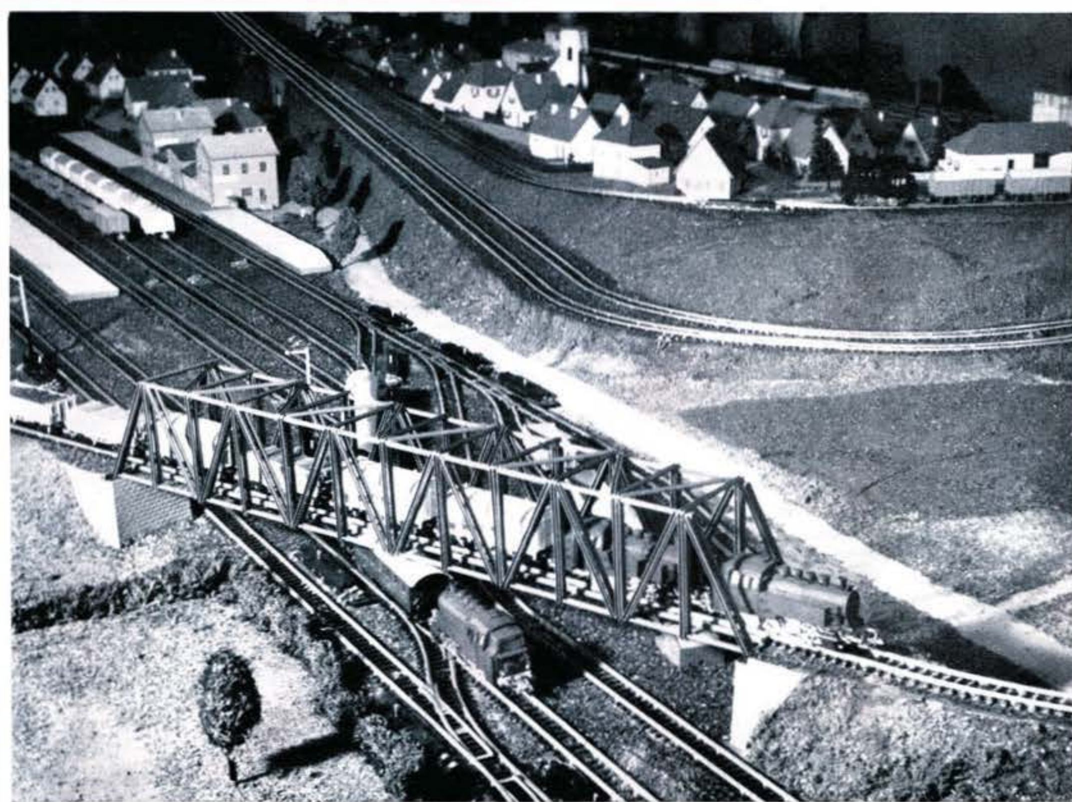
JAHRGANG 14
MÄRZ 1965

3

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN





TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS MDN 1,-

32 542
A 4933 E

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



3 MÄRZ 1965 · BERLIN · 14. JAHRGANG



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband. Redaktion „Der Modelleisenbahner"; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; Fernschreiber: 01 1448; grafische Gestaltung: Evelin Gillmann.
Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Herbert Linz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing. oec. Max Kinze. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,– MDN. Bestellungen über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG WERBUNG, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28/31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (52) Nationales Druckhaus VOB National, 1055 Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bezugsmöglichkeiten: DDR: Postzeitungsvertrieb und örtlicher Buchhandel. Westdeutschland: Firma Helios, Berlin-Borsigwalde, Eichborndamm 141–167 und örtlicher Buchhandel. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuzpechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62. VR Korea: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export und -Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

INHALT

Titelbild

Ausschnitt einer gut gestalteten TT-Modellbahnanlage. Leider ist uns der Erbauer und auch der Fotograf nicht bekannt. Dieser Anlaß gibt uns Grund, unsere Leser aufzufordern, zukünftig auf die Rückseite jedes Fotos Name und Anschrift des Einsenders bzw. des Fotografen zu vermerken.

Rücktitelbild

Das beste Vorbild für eine Modellbahnanlage ist und bleibt die Wirklichkeit. Hier ein gemauerter Viadukt im Thüringer Wald.

Foto: G. Illner, Leipzig

In Vorbereitung

Leipziger Frühjahrsmesse 1965
Diesellok der Baureihe 201 der SNCB
Das Verkehrsmuseum in Dresden
Aus Patentschriften zur Entwicklung der Eisenbahn



800 Jahre Leipziger Messe

800 лет Лейпцигская ярмарка

800 Years Leipzig Fair

La foire de Leipzig existe dès 800 ans

Seit nunmehr 800 Jahren ist die Leipziger Messe für die internationale Geschäftswelt ein fester Begriff. Alljährlich kommen die Vertreter von Handel und Industrie in die Stadt an der Pleiße, um ihre Erzeugnisse auszustellen, Geschäftsabschlüsse zu tätigen und neue Geschäftsverbindungen anzuknüpfen. Wohl kann man die erste Leipziger Messe mit der diesjährigen Jubiläumsmesse in ihrem Umfang und in der Qualität der ausgestellten Exponate nicht vergleichen. Eines aber haben alle Messen gemeinsam, sie dienen dem friedlichen Handel, sie dienen der Völkerverständigung und sie dienen der friedlichen Entwicklung der menschlichen Gesellschaft.

Die Jubiläumsmesse 1965 steht unter dem Zeichen der stürmischen industriellen Entwicklung in der DDR, sie steht im Zeichen des ständig wachsenden Außenhandels mit fast allen europäischen und vielen außereuropäischen Staaten. Auf der diesjährigen Frühjahrsmesse stellen 9000 Aussteller aus 70 Ländern über eine Million Exponate aus. Auf einer Gesamtausstellungsfläche von 325 000 m² haben die Einkäufer aus über 90 Staaten Gelegenheit, sich ausführlich über das vielseitige Angebot zu informieren. Über 40 Prozent der Ausssteller, die etwa ein Drittel der Gesamtfläche belegen, kommen aus dem Ausland. 11 sozialistische Länder sind mit Kollektiv- und Branchenausstellungen durch rund 300 Außenhandelsunternehmen vertreten. Den breitesten Raum hierbei nimmt unser größter Außenhandelspartner, die Sowjetunion, ein. Innerhalb der sowjetischen Kollektivausstellung zeugen viele Neuentwicklungen modernster technischer Aggregate von dem raschen Tempo der industriellen Entwicklung in der UdSSR.

Die nichtsozialistischen europäischen Länder haben auf der Jubiläumsmesse eine um 12 Prozent größere Ausstellungsfläche gegenüber dem Vorjahr belegt und zeigen ein qualitativ bedeutend verbessertes Angebot. Das Schwergewicht liegt auch hier bei den technischen Branchen. Als größter Aussteller des nichtsozialistischen Auslandes ist in diesem Jahr Frankreich vertreten. Zum erstenmal zeigt die Firma Renault ihr gesamtes Produktionsprogramm an Kraftfahrzeugen. Auch Österreich ist u. a. wieder mit einem umfangreichen Programm durch Spezialmaschinen für den Gleisbau vertreten. Ebenfalls bieten die Schweizer Hersteller, deren Ausstellungsfläche gegenüber der Frühjahrsmesse 1964 um 60 Prozent angewachsen ist, ein umfangreiches Angebot, daß zu 75 Prozent auf dem Gelände der technischen Messe zu sehen ist.

Aber nicht nur für die europäische Handelswelt ist Leipzig ein Begriff geworden, auch Aussteller der arabischen, afrikanischen und amerikanischen Staaten sind in Leipzig anzutreffen. So sind aus Übersee in diesem Jahr Aussteller aus 35 Ländern vertreten, deren Ausstellungsflächen sich gegenüber 1964 um 25 Prozent vergrößert haben. Um ein Drittel erweiterte Indien als größter Überseeaussteller seine Kollektivausstellung.

Ein umfangreiches Programm von verschiedensten Veranstaltungen mit wissenschaftlicher und technischer Thematik führt anläßlich der Leipziger Jubiläumsmesse mehrere hundert Fachleute aus zahlreichen Ländern zusammen. Diese Meinungsaustausche der Experten sowie rund 150 Informationsvorträge tragen dazu bei, den internationalen wissenschaftlich-technischen Leistungsvergleich in den Messebranchen zu unterstützen. Sie geben neue Impulse für die Durchsetzung der technischen Revolution, die sich gegenwärtig in allen Industriestaaten vollzieht. Durch 70 Fachvorträge von Wissenschaftlern und Technikern aus unserer Republik ist die DDR, die selbst die technische Revolution erfolgreich durchführt und auf vielen Gebieten der industriellen Produktion den wissenschaftlich-technischen Höchststand mitbestimmt, führend beteiligt.

Alle Industriezweige aus der Deutschen Demokratischen Republik sind auf der diesjährigen Jubiläumsmesse vertreten. Der Schwerpunkt liegt hierbei besonders auf Ausrüstungen für die Chemie, chemischen Grundstoffen, Werkzeugmaschinen und den Zweigen der Elektrotechnik. Ebenso bringt die Konsumgüterindustrie eine Vielzahl von Neu- und Weiterentwicklungen in den Zweigen Textilien, Haushalttechnik, Rundfunk und Fernsehen sowie Schuh- und Lederwaren.

Auch für die Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn bringt die Messe wieder einige interessante Neuheiten. So sind auf dem Gelände der Technischen Messe Schienenfahrzeuge aus Ungarn, Rumänien und Belgien und selbstverständlich aus der Deutschen Demokratischen Republik zu sehen. Die VVB Spielwaren, die ihre Gesamtproduktion bis zum Jahre 1970 auf 124,4 Prozent gegenüber 1963 erhöhen wird, bringt wieder zahlreiche Neuheiten und Weiterentwicklungen im Petershof zur Ausstellung.

Alles in allem unterstreicht die Jubiläumsmesse, daß die Bedeutung Leipzigs als Handelsmetropole der ganzen Welt von Jahr zu Jahr steigt.

„Für weltoffenen Handel und technischen Fortschritt", unter diesem Motto wird die Frühjahrsmesse 1965 einen erfolgreichen Verlauf nehmen und — ohne abschließende Betrachtungen vorwegnehmen zu wollen — ein weiterer bedeutsamer Meilenstein auf dem Wege zur Erweiterung des friedlichen Handels und der Verständigung der Völker untereinander sein.

Helmut Reinert

Anschriften der Arbeitsgemeinschaften und Bezirksvorstände des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



Bezirk Berlin

Heinz Ganschow, 1404 Borgsdorf b. Berlin, Hauptstr. 8
Artur Antrack, 12 Frankfurt (Oder), Karl-Sobkowski-Str. 7
Hans-Joachim Scheja, 1712 Trebbin, Birkenweg 5b
Thomas Mette, 111 Berlin-Niederschönhausen, Kuckhoffstr. 46
Klaus Gerlach, 116 Berlin-Oberschöneweide, Rathenaustr. 41
Fritz Rust, 15 Potsdam – Neuer Garten, Modelleisenbahn-Lehranlage
Heinz Kelpin, 1543 Dallgow b. Berlin, Promenade 19
Klaus Kieper, 1291 Ahrensfelde, Lindenberger Str. 1
Rio Galuschki, 1018 Berlin, Michelangelostr. 99
Otto Hildebrandt, 1054 Berlin, Alte Schönhauser Str. 38
Ernst Manowski, 1253 Rüdersdorf b. Berlin, Puschkinstr. 31
Werner Schwartze, 1211 Kietz, Basagebäude
Hans Stäge, 1917 Berlin, Markgrafendamm 24b, Fahrleitungsmeisterei Ost
Arno Kohl, 1298 Werneuchen, Sachsenstr. 18
Willy Dräger, 14 Oranienburg, Krebsstr. 16
Hans Knöbl, 1058 Berlin, Lychener Str. 18

Bezirk Cottbus

Gotthard Herbst, 7803 Brieske-Ost (NL), Helmut-Just-Str. 8
Günter Pietsch, 89 Görlitz, Heinrich-Heine-Str. 36
Karl-Heinz Kern, 8901 Leuba B 21, Kreis Görlitz
Werner Wenzel, 7570 Forst (Lausitz), Cyrankiewiczstr. 16
Erich Falkenstein, 753 Neupetershain (NL), Bahnhofstr. 29
Arthur Dietrich, 7701 Uhyst, Bahnhofstr. 7
Wolfgang Hanusch, 892 Niesky, Wiesengrund 4
Norbert Kloske, 86 Bautzen, Fabrikstr. 25a
Jörg Rynders, 755 Lübben (Spreewald), Brunnenstr. 60

Bezirksvorstand Dresden, 801 Dresden, Ammonstr. 8

Gerhard Seidel, 7905 Hohenleipisch, Siedlung 43
Otto Schellenberg, 83 Pirna (Elbe), Kirchplatz 7
Rudolf Storch, 95 Zwickau (Sachs.), Reinsdorfer Str. 9
Werner Kotsch, 825 Meißen, Kurt-Hein-Str. 30
Werner Linke, 99 Plauen, Karlstr. 53
Horst Weigel, 8046 Dresden, Kurhausstr. 3
Gerhard Arndt, 80 Dresden, Verkehrsmuseum
Heinrich Thielemann, 8036 Dresden, Winterbergstr. 145
Hansotto Voigt, 8051 Dresden–Bad Weißer Hirsch, Bergbahnstr. 8
Günther Hahn, 7591 Schönheide, Auerbacher Str. 134 B
Rolf Fährmann, 8122 Radebeul 1, Hoflößnitzstr. 30
Johannes Epperlein, 90 Karl-Marx-Stadt, Straße der Nationen 109
Rolf-Dietrich Buddeberg, 8019 Dresden, Schandauer Str. 26
Gerhard Krischke, 742 Schmölln (Bez. Leipzig), Heimstättenstr. 26
Erwin Göhler, 8028 Dresden, Malterstr. 69
Heinz Hofmann, 8122 Radebeul 2, Bischofsweg 33
Wieland Kellner, 66 Greiz Dölau, Butterberg 11
Heinrich Fritzsche, 927 Hohenstein-Ernstthal, Karl-May-Str. 21
Paul Büttner, 9159 Lugau (Erzgeb.), Dr.-Otto-Nuschke-Str. 15
Udo Nötzold, 9275 Lichtenstein, Schloßberg 7
Karl-Heinz Schmiedel, 8028 Dresden, Stollestr. 36
Lothar Blechschmidt, 9804 Netzschkau (Vogtl.), Friedensstr. 23
Max Herberger, 7422 Gößnitz, Bahnstr. 6

Bezirksvorstand Erfurt, 50 Erfurt, Bahnhofstr. 23

Horst Kohlberg, 50 Erfurt, Am Stadtpark 28
Willy Lemitz, 50 Erfurt, Vikt.-Scheffel-Str. 6
Heinz Zölle, 652 Eisenberg (Thür.), Brühl 3
Richard Roth, 61 Meiningen, Feodorenstr. 11
Axel Richter, 6906 Kahla (Thür.), Burg 7
Rudolf Körner, 521 Arnstadt, Dr.-Robert-Koch-Str. 11
Richard v. d. Osten, 5705 Menteroda (Thür.), Steinbergweg 6
Frithjof Thiele, 521 Arnstadt, Karl-Marx-Str. 19
Reinhard Kunze, 6901 Wichmar 14, Post Jena Land
Otto Spahn, 608 Schmalkalden, Bahnhofstr. 28
Wolfgang Becker, 48 Naumburg (Saale), Neustr. 48
Claus Ulrich Jungermann, 682 Rudolstadt, Thälmannstr. 64
Horst Petzold, 63 Ilmenau, Pfortenstr. 25
Alfred Löffler, 58 Gotha, Frankenbergstr. 6
Klaus Broßmann, 684 Pößneck, Turmgelänge 1
Hans Balke, 671 Neustadt (Orla), Markt 15
Fritz Wolf, 652 Eisenberg (Thür.), Steinweg 30
Wolfgang Frantz, 50 Erfurt, Nordhäuser Str. 63
Horst Jahr, 68 Saalfeld (Saale), Lange Gasse 48
Falko Aschoff, 63 Ilmenau, Karl-Liebknecht-Str. 4
Heinz Herold, 5103 Neudietendorf, Kirchstr. 7

Bezirk Greifswald

Ulrich Schulz, 20 Neubrandenburg, Turmstr. 10
Kurt Wickfelder, 2081 Krümmel, Kreis Neustrelitz

Bezirksvorstand Halle, 40 Halle (Saale), Ernst-Kamieth-Str. 2

Günter Fromm, 45 Dessau, Wilhelmstr. 40
Alfred Barthel, 44 Bitterfeld, Richard-Stahn-Str. 25
Horst Gottschalk, 40 Halle (Saale), Moskauer Str. 1
DMV AG „Friedrich List", 70 Leipzig, Hauptbahnhof
Horst Schrödter, 7022 Leipzig, Hoeppnerstr. 9
Berni Schmiedel, 7101 Großlehna, Bahnhofstr. 12
Günther Grothum, 422 Leuna, Leunatorstr. 24
Rüdiger Droste, 7022 Leipzig, Georg-Schumann-Str. 262
Heinz Köthe, 4851 Gröben Nr. 6, Kreis Hohenmölsen
Walter Bernhardt, 74 Altenburg, Moskauer Str. 7
Karl-Heinz Voigt, 424 Querfurt, Leninplatz 13
Manfred Regestein, 729 Torgau, Rudolf-Breitscheid-Str. 24
Gunter Uhlitzsch, 725 Wurzen (Sachs.), Leninstr. 1 B
Erhard Höppner, 425 Lutherstadt-Eisleben, Koenigstr. 19
Heinz Brink, 7153 Markranstädt, Karl-Marx-Str. 51

Bezirksvorstand Magdeburg, 30 Magdeburg, Materlikstr. 1–10

Fritz Seeger, 37 Wernigerode, Breite Str. 7
Erich Hagen, 4271 Welbsleben, Kreis Hettstedt
Günter Bunge, 437 Köthen (Anh.), Alexanderstr. 6
Bernhard Herbst, 18 Brandenburg (Havel), Havelstr. 8
Ralf Baumann, 4501 Rodleben, Post Roßlau, Am Wäldchen 2
Erwin Rabe, 3018 Magdeburg, Pettenkoferstr. 18
Horst Boltze, 3521 Sandau (Elbe), Havelberger Str. 34
Albert Burkhardt, 3253 Egeln, Straße der Freundschaft
Karl Kupfer, 427 Hettstedt, Hadebornstr. 51b
Joachim Meyer, 432 Aschersleben, PSF 35
Georg Rittweger, 4308 Thale (Harz), Stecklenberger Allee 24
Karl-Friedrich Schmidt, 312 Wanzleben b. Magdeburg, Roßstr. 29

Bezirk Schwerin

Joachim Giesenhagen, 27 Schwerin, Werder Str. 19
Karl-Heinz Buchheister, 27 Schwerin, v.-Thünen-Str. 24
Werner Kraft, 27 Schwerin, Reichsbahndirektion
Günther Harms, 253 Warnemünde, Am Strom 62

KONRAD PFEIFFER, Wien

Neubau der Trisannabrücke

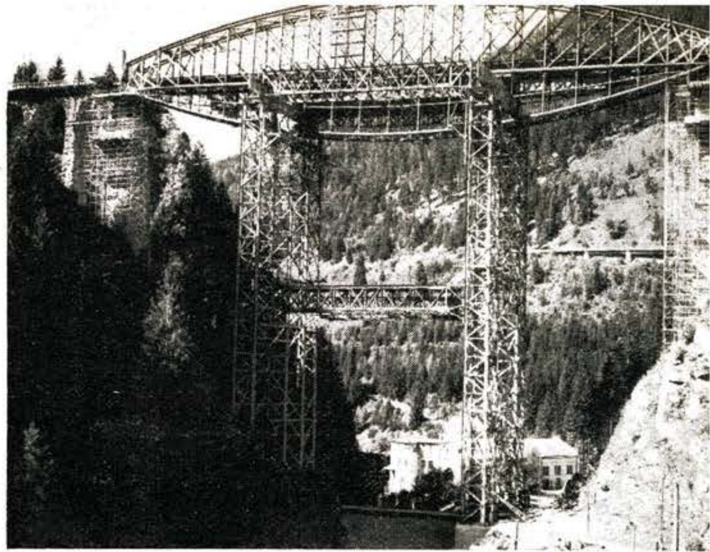


Bild 1 Diese Aufnahme vom 10. September 1964 zeigt den Baufortschritt zu diesem Zeitpunkt. Lediglich das Mittelstück des neuen Tragwerkes war montiert. In den weiteren zwei Monaten wurde dann der wesentlich größere Teil der Brücke fertiggestellt.

In den frühen Morgenstunden des 16. November 1964 erreichte ein gewaltiges Bauvorhaben der Österreichischen Bundesbahnen sein entscheidendes Stadium, für das es dem Ausmaß nach keine Vorbilder gab.

Das weit über Österreichs Grenzen hinaus bekannte eisenbahntechnische Bauwerk der Trisannabrücke auf der Ostrampe der Arlbergstrecke zwischen Pians und Strengen, mit einer Höhe von 90 Metern und einer Spannweite von 120 Metern, wurde in nur 12 Stunden gegen ein neues Tragwerk ausgetauscht.

Obwohl sich das alte Tragwerk in einem keineswegs betriebsgefährlichen Zustand befand, war eine Erneuerung auszuführen, da infolge der geringen Metermasse von 3,67 t in der Belastung Reihenbeschränkungen notwendig waren. Die neue Stahlkonstruktion hat nun eine Belastbarkeit von 8 t je Meter, womit der internationale Stand erreicht wurde und die hinderlichen Beschränkungen wegfallen.

Die von 1882 bis 1884 erbaute Brücke wurde 1923 mit dem charakteristischen 3. Untergurt (Fischbauchträger) verstärkt, da die damals erfolgte Elektrifizierung der Arlbergstrecke wesentlich größere Achslasten nach sich zog. Das alte Tragwerk ist somit mehr als 80 Jahre alt und hat nach allgemeinen Erfahrungen ausgedient.

Grundsätzlich bestanden zwei Möglichkeiten für den Neubau. Erstens der Bau einer neuen Brücke taleinwärts unmittelbar neben der alten Brücke mit einer Trassenänderung und zweitens die Auswechslung des alten Tragwerkes gegen ein neues an gleicher Stelle unter der Voraussetzung, daß die Pfeiler und Gewölbe in einem einwandfreien Zustand sind. Nach reichlichem Abwägen aller Möglichkeiten entschlossen sich die ÖBB für die zweite Möglichkeit.

Die beiden Viaduktbauten wurden zunächst durch Injektionen aus Zementmörtel verstärkt. Knapp unterhalb der Pfeilerköpfe sind sogenannte Pfeilerkopfmanschetten angebracht worden. Diese bestehen aus 4,5 m hohen Spannbetonringen, auf welche sich das alte

Bild 2 Die neue Trisanna-Brücke nach erfolgtem Einschub.





Bild 3 Gegen 11.00 Uhr vormittags des 16. November 1964 wurde das neue Gleisstück über die Brücke verlegt und angeschlossen.

Fotos: K. Pfeiffer, Wien

Tragwerk seitlich so abstützte, daß der Umbau der Auflagebänke noch vor dem Verschub ungehindert ausgeführt werden konnte.

Der Umbau erfolgte dann in der Weise, daß die neue gegen die alte Brücke auf einem großen Gerüst verschoben wurde. Für diese Arbeiten ist eine Verkehrsunterbrechung von 17 Stunden veranschlagt worden.

Eine wesentliche Baukostenersparnis ergab sich jedoch dadurch, daß die ÖBB ein noch aus der Vorkriegszeit stammendes sogenanntes Roth-Waagner-Kriegsbrückengerät für die Erneuerung des Tragwerkes verwenden konnten. Es handelte sich hierbei um zerlegbare Brükkenkonstruktionsteile, die bereits in der nach dem Krieg wiederhergestellten Nordwestbahn-Brücke über die Donau in Wien eingebaut waren. Nunmehr dienten sie zur Errichtung eines stählernen, tischförmigen Gerüstturmes. Auf diesem Gerüst wurde neben der alten Konstruktion das neue Tragwerksgerüst in seinen mittleren Teilen und dann gleichzeitig nach den Pfeilern hin im sogenannten freien Vorbau montiert. Die Entfernung der Stiele dieses tischförmigen Gerüstes betrugen rechtwinklig zum Gleis 22 Meter und in Gleisrichtung 44 Meter, so daß das neue Tragwerk in den Drittelpunkten seiner Länge unterstützt war und nach den Seiten hin frei vorragte.

Mitten auf den Stielen lagen senkrecht zum Gleis die beiden Verschubbahnen, auf denen die beiden Tragwerke zusammen auf kleinen Rollwagen taleinwärts um etwa 8,3 Meter verschoben wurden. Das Gesamtgewicht der beiden Tragwerke, die hier, wie erwähnt, rund 90 Meter über der Talsohle gleichzeitig bewegt wurden, beträgt mehr als 1600 Tonnen.

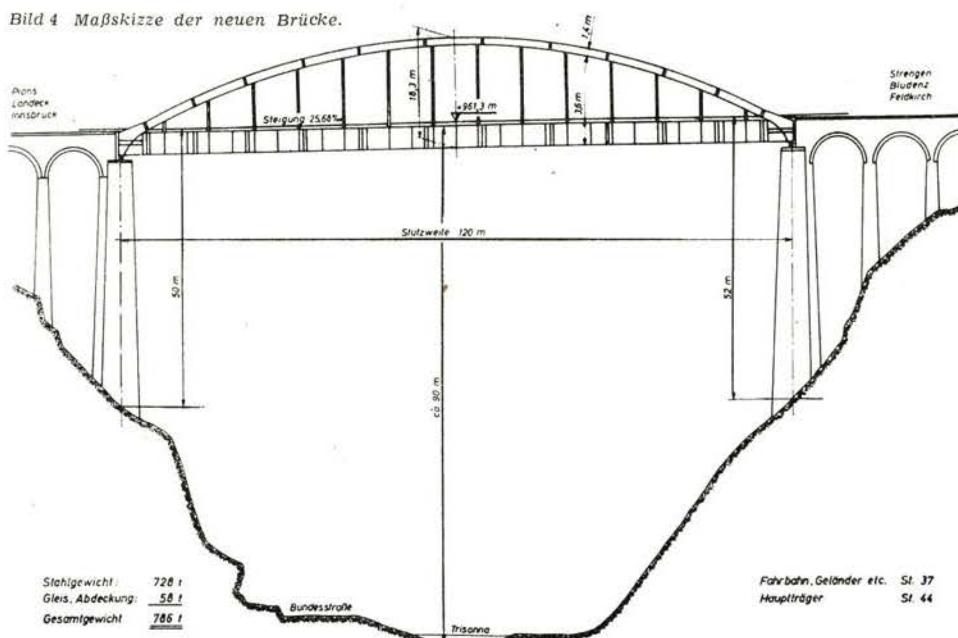
Die Verschubarbeiten stellten ein einmaliges Erlebnis dar. Kurz nachdem am 16. November um 0.40 Uhr der „Wiener Walzer" in Richtung Innsbruck die alte Brücke passiert hatte, wurden die Schienen an den Brückenenden getrennt und die Fahrleitung durchgeschnitten. Nach dem Durchschneiden der Stiele an den Stützböcken wurde die alte Brücke durch schwere hydraulische Pressen soweit hochgehoben, daß die 45 cm hohen Rollwagen unter das alte Tragwerk geschoben werden konnten. Anschließend ist die Brücke auf die Rollwagen abgesenkt worden. Nun begann der eigentliche Verschubvorgang. An den südlichen Enden der beiden Verschubbahnen waren hydraulische Pressen befestigt, die die beiden Tragwerke gleichzeitig zu sich heranzogen. Die danach erfolgten Arbeiten teilten sich in 5 Gruppen:

1. Lösen der Sicherungskeile und Querverschub. Dieser wurde in 12 Hüben ausgeführt, und zwischen den Hüben sind die Tragwerke durch Einschieben der Keile gesichert worden. Störende Bindebleche mußten während des Verschubes ausgebaut werden. Nach dem Verschub von 7925 mm wurde die Verbindung der Zugstange-Verschubwagen der alten Brücke gelöst und der restliche Verschub der neuen Brücke (etwa 375 mm) fortgesetzt,
2. Anheben des neuen Tragwerkes um 180 mm,
3. Verschubgarnitur ausfahren,
4. Absenken der neuen Brücke um 420 mm,
5. Einbau der Lager.

Alle diese Arbeiten sind planmäßig und ohne Zwischenfälle abgelaufen. Die veranschlagte Zeit wurde sogar wesentlich unterboten, so daß bereits kurz nach 12 Uhr die Belastungsprobe ausgeführt werden konnte und der TS 12 „Transalpin" als erster fahrplanmäßiger Zug nach 13 Uhr die Brücke passierte.

Das alte Tragwerk wird nun in den nächsten Monaten zerschnitten und zu Tal gebracht. Anschließend werden die Gerüsttürme wieder abgebaut.

Bild 4 Maßskizze der neuen Brücke.



ERHARD HAUFE, Dresden

Einfacher Selbstbau von Signalen

Es ist nicht jedermanns Sache, komplizierte und zeitraubende Bastel- und Modellbauarbeiten auszuführen. In zwei bis vier Stunden kann aber auch der Ungeübte unter Verwendung billigen, überall erhältlichen Materials mit Hilfe von Werkzeugen, wie sie in jedem Haushalt vorhanden sind, ein Formhaupt-, ein Formvorsignal, eine Bahnübergangsbeschrankung, eine automatische Läutevorrichtung oder andere elektromechanische Exponate für seine Modellbahnanlage fertigstellen. Dieses Zubehör kann trotz niedriger Kosten, leichter Materialbeschaffung, kurzer Bauzeit und einfacher Ausführung durchaus ein Höchstmaß an Funktionssicherheit, Robustheit und (in gewissen Grenzen) Modelltreue aufweisen.

Beginnen wir mit einem beleuchteten Formhauptsignal (einflügelig) für Impulsschaltung, aber ohne Endabschaltung. Das Bild 1 zeigt zwei fertige Modelle mit unterflur aufgesteckten Piko-Doppeltauchspulen und drei weitere Möglichkeiten, auf welche Weise man die Doppelspulen anschließen kann. Das Bild 2 zeigt ein in die Anlage eingebautes Modell neben einem zweiflügeligen Eigenbaumodell. Die Bauzeit für das einflügelige Hauptsignal beträgt je nach Geschick ein bis drei Stunden.

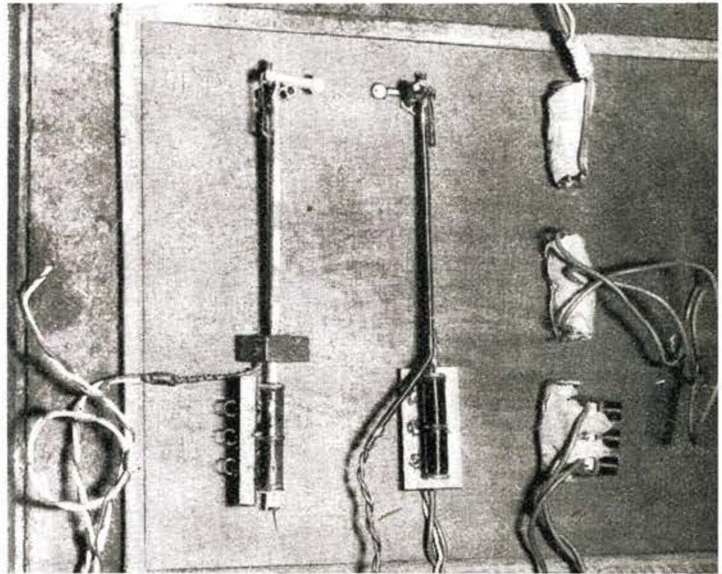


Bild 1 Fertige Formhauptsignale nach der beschriebenen Baumethode.



Bild 2 In die Anlage eingebaute Formhauptsignale.

Werkzeuge und Geräte:

Lötzeug,
1 Arbeitsgrundplatte aus nicht zu hartem Holz (zum zeitweiligen Anheften der Bauteile),
1 Lineal mit cm- und mm-Einteilung,
1 Pinzette,
1 kleine Flachzange (ersatzweise auch Rund- oder Kombizange),
1 Beißzange,
1 Messer zum Abisolieren der Drähte,
1 Blechschere oder starke Haushaltschere oder Laubsäge mit Metallsägeblatt,
1 kleine Feile,
1 kleinster Nagelbohrer,
1 kleiner Hammer,
1 Stechbeitel oder dgl. (zum Schlagen von Löchern in Blech),
1 Pinsel,
einige kleine Nägel (zum zeitweiligen Anheften der Bauteile auf die Arbeitsgrundplatte),
eventuell 1 Stechzirkel (erleichtert das Abmessen),
eventuell 1 größerer Bohrer (falls das Signal einen Fuß erhalten soll, der einen Durchlaß für den Mast bekommen müßte).

Material (Bild 3):

2 Winkelbleche (lötbar, als Signalmast) — Außenbreiten etwa 3 bis 4 mm, Länge des einen Winkelbleches 100 bis 150 mm, Länge des anderen Winkelbleches 160 bis 210 mm,
1 Signalflügel (handelsüblich, kann aber auch notfalls selbst gebastelt werden),
1 kleine Glühbirne mit Steck- oder Schraubfassung (0,05 Ampere, mit kurzem Glasteil),
1 Drahtspirale oder eine Röhre mit einem zur Aufnahme des Beleuchtungsdrahtes ausreichenden Innendurchmesser — Länge 90 bis 120 mm,
1 steifes, aber nicht zu schwer biegbares Drahtstück von mindestens 160 mm Länge (zur Herstellung der Führung, d. h. der Zug- und Schubverbindung vom Signalflügel zum Tauchspulenkern; verwendbar sind auch zwei oder drei miteinander verdrillte dünne Leitungsdrähte),
1 Doppeltauchspule (wie sie für den Piko-Weichenantrieb Verwendung findet) mit dem Hals des dazugehörigen Eisenkerns (Hals vom „Körper" abbrechen!),
1 Mastschild (rot-weiß gefärbtes Stück Zeichenkarton zum Aufkleben auf die Vorderseite des Signalmastes),
Leitungsdraht für die Spulen- und Beleuchtungsanschlüsse,
einige Lötösen oder Klemmösen für die Anschlüsse,

Agol oder ähnlicher Klebstoff,
Rhön-Reparaturlack (stahlblau oder mausgrau),
eventuell 1 Holzbrettchen als Signalfuß (ist entbehrlich, wenn man den Signalmast straff in die zu durchbohrende Anlagenplatte einführt),
eventuell 1 Holzbrettchen zur Aufnahme der Doppelspule und der Anschlüsse.

Bauprinzip und Funktionsweise

Der Signalmast (zwei verlötete Winkelbleche) trägt oben in einer Durchbohrung die Drehachse (den Drehzapfen) des Signalflügels. Am hinteren Ende des Flügels ist der Führungsdraht befestigt. Dieser Draht läuft zunächst ein gehöriges Stück frei neben dem Mast (um die kreisende Bewegung des Ansatzpunktes auszugleichen). Dann verläuft der Draht weiter — waagerecht abgewinkelt — durch einen Führungsschlitz (der zugleich den oberen und unteren Anschlag festlegt), schließlich — nach unten abgewinkelt — im Inneren des Mastes abwärts zur (aufgesteckten) Doppelspule. Hier ist nun am Führungsdraht der kleine Eisenkern (Hals des Piko-Kernes) befestigt. Dieser bewegt bei Stromfluß durch die obere Spule das ganze System — Kern, Führungsdraht, hinterer Teil des Signalflügels — innerhalb der durch den oberen Anschlag des Führungsschlitzes gegebenen Grenzen nach oben, wodurch sich der Signalflügel (zweiarmiger Hebel!) auf „Halt" senkt. Bei Stromfluß durch die untere Spule erfolgt die Gegenbewegung (das System wird nach unten gezogen und der Signalflügel bewegt sich auf „Fahrt frei"). Die Bewegung des Systems geschieht kraftvoll, denn der Elektromagnetismus der Piko-Doppelspule ist stark. Ein selbständiges Stellen des Flügels auf „Fahrt frei" ist nicht zu befürchten, weil die Reibung des Systems und die antagonistische Masse des langen Flügelhebels weitaus beträchtlicher sind als die geringe Masse des Führungsdrahtes plus der Masse des Eisenkernes.

Bauanleitung

Sind wir uns über das Bau- und Funktionsprinzip klar geworden, so benötigen wir keine detaillierte Baubeschreibung mehr. Eine kurze Anleitung und einige Tips mögen genügen, zumal auf genaue Maßangaben verzichtet werden muß, da die gewünschte Höhe des Signalmastes, die Dicke der Anlagenplatte und das verfügbare Material unterschiedlich sind. Auf diese Weise fördern wir zugleich auch das Mitdenken und schöpferische Handeln, wodurch wir bald in die erfreuliche Lage versetzt werden, eigene Ideen selbstständig zu verwirklichen.

Man beginne mit dem Schlagen (oder Bohren) der Löcher für die Drehachse des Flügels in die beiden Winkelbleche. Setzen wir den Stechbeitel an der Außenseite der Winkelbleche an, dann erübrigt sich das Glattfeilen der Lochränder. Nun füge man die beiden Mastteile provisorisch zu einem Vierkant zusammen und setze provisorisch den Signalflügel ein. Bei diesen Verrichtungen heftet man zweckmäßigerweise die Bauteile vorübergehend mit kleinen Nägeln an die Arbeitsplatte oder spanne sie in einen Schraubstock. Jetzt überprüfen wir, ob sich der Flügel bei provisorisch befestigtem Führungsdraht auf „Fahrt frei" (in 45°-Stellung) ziehen läßt. Falls das nicht gelingt, ist die störende Stelle des Mastes mit der Feile zu behandeln. Der Führungsschlitz wird jetzt in das betreffende Winkelblech gefeilt. Das muß allerdings mit Präzision ausgeführt werden, weil von der Länge des Schlitzes die Lage der Anschläge und somit der Aktionswinkel und die Stellung des Signalflügels abhängen. Die Länge des Schlitzes ergibt sich aus den Hublängen des Führungsdrahtes plus Führungsdrahtdurchmesser und kann durch Probieren ermittelt werden. Nun erfolgt das Zurechtbiegen und Anbringen des Führungsdrahtes an den Flügel und an den Kern. Wenn die Doppelspule unten aufgesteckt ist, muß sich bei einer Stellung des Flügels zwischen „Halt" und „Fahrt frei" der Kern mit seiner oberen Hälfte in der oberen und mit seiner unteren Hälfte in der unteren Spule freihängend befinden. Nachdem der hitzeempfindliche Flügel entfernt ist, löten wir die beiden Winkelbleche zu einem Vierkantmast zusammen, wobei sich der Führungsschlitz im Mastinneren zu befinden hat. Jetzt ist es günstig, die Schönheitsfrisur (Abfeilen überflüssiger Lötzinnreste usw.) sowie die modellmäßige Ausstattung (Anbringen von Details nach dem großen Vorbild) vorzunehmen. Nachdem wir durch Zug und Schub des Kernes kontrolliert haben, ob sich der Flügel leicht in alle gewünschten Stellungen bewegen läßt, schieben wir die vorher anschlußfertig gemachte Doppelspule in der oben beschriebenen Weise derart auf das unten vorstehende (längere) Mast-Winkelblech, daß ein mäßig fester (jederzeit regulierbarer) Sitz der Doppelspule gewährleistet ist. Das Winkelblech ist dabei gegebenenfalls etwas zurecht zubiegen. Den günstigsten Spulensitz probieren wir mit provisorisch eingesetztem Flügel unter Stromimpulsgabe aus und markieren ihn am Winkelblech.

Jetzt wollen wir die Beleuchtung anbauen. Wir löten einen etwa 70 mm langen Draht an den Mast und winden die restlichen 60 mm als Fassung um die Birne. Nun biegen wir das Ganze mühelos so, daß die Birne die richtige Lage erhält, und löten die Beleuchtungsdrähte an (den Massepol unten am Mast, den anderen Pol an die Birne). Den von der Birne kommenden Draht führen wir — gut isoliert — durch sein Leitungsrohr (Spirale oder Röhre), das wir am Mast leicht anlöten oder ankleben. Schließlich setzen wir den empfindlichen Flügel endgültig ein und sichern ihn, indem mit dem warmen Lötkolben die aus dem Mast herausragende Flügeldrehachse vorsichtig breit gedrückt wird. Jetzt geben wir dem Signal den gewünschten Anstrich und kleben nach dem Trocknen das rot-weiße Mastschild an.

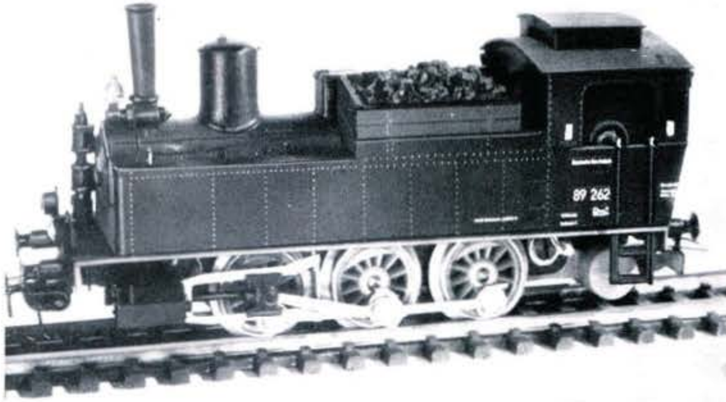
Nun ist es soweit, daß wir unser Signal in die Platte einsetzen und anschließen können. Wir durchbohren die Platte und schieben das Signal — ohne aufgesteckte Spule — von oben straff so weit durch das Loch, daß sich von unten die Doppelspule paßrecht aufschieben läßt. Die Beleuchtungsdrähte führen wir durch eine andere Durchbohrung unterflur ab und schließen sie (am besten über einen Widerstand) sowie die Doppelspule (ohne Widerstand) an die Wechselstromquelle an. Beim Betrieb des Modells muß beachtet werden, daß die Spulen keinen Dauerstrom vertragen und keine Endabschaltung besitzen. Es sind also Momentschalter zu verwenden. Sollte aus Unachtsamkeit einmal eine Spule durchbrennen, so zieht man einfach die defekte Spule nach unten ab und schiebt eine neue auf.

Wer einige Signale des beschriebenen Typs gebaut hat, wage sich getrost an den Bau einer Signalbrücke mit einem, dann mit zwei Signalen. Das Prinzip bleibt dasselbe, lediglich der Verlauf des Führungsdrahtes und die Aufsteckeinrichtung für die Doppelspule ändern sich etwas.

Bild 3 Das benötigte „Rohmaterial".
Fotos: E. Haufe, Dresden

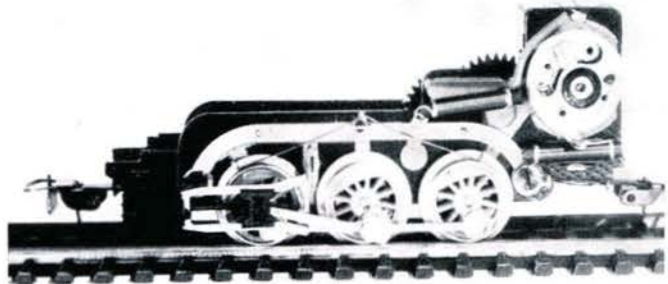


Piko-Lok der Baureihe 89^2 in der Nenngröße H0

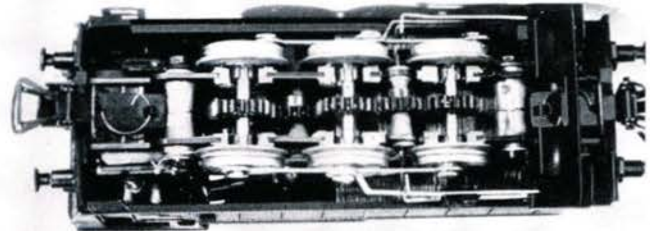


1

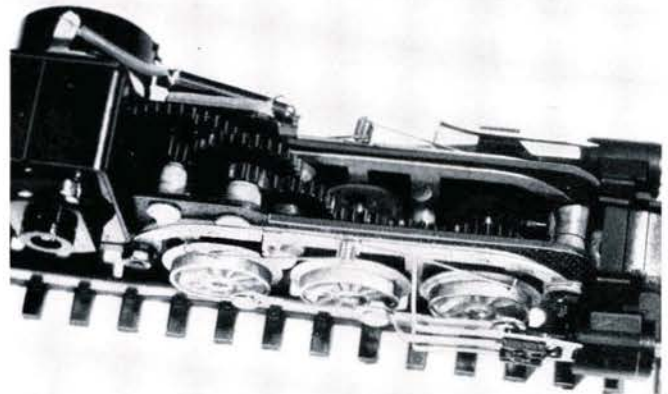
Der VEB Piko brachte mit dem Modell der Baureihe 89^2 ein Triebfahrzeug für die Liebhaber alter Dampflokomotiven heraus. Diese neue Piko-Lok vermittelt in ihrer weitgehend detaillierten Ausführung ein Stückchen Eisenbahnromantik. Das Gehäuse besteht aus Polystyrol, einem Werkstoff, der eine bis ins einzelne gehende Nachbildung zuläßt. Um dieses Modell soweit wie möglich vorbildgetreu nachzugestalten, waren viele Einzelteile erforderlich. Beispielsweise ist die Luftpumpe gesondert angeklebt. Die freistehenden Laternen an den Pufferbohlen, sowie die Laternen an der Rückwand des Führerhauses sind mit Kristallen ausgestattet, die das einfallende Licht sehr stark reflektieren. Auch die Beschriftung und die Farbgebung der Lokomotive entsprechen dem Vorbild. Der Verpackung liegen einige Zubehörteile, wie Kohlenschaufel und Feuerhaken bei. Diese Teile können auf den Wasserkasten liegend aufgekebt werden.
Das Vorbild ist erstmalig im Jahre 1872 als Gattung VT der Sächsischen Staatsbahn gebaut worden.



2



3



4

Bild 1 Piko-H0-Modell der Lok der Baureihe 89^2 (ex sächsische VT).

Bild 2 Auch bei diesem Modell ist das neue Piko-Stirnzahnradgetriebe zur Anwendung gekommen.

Bild 3 Blick von unten auf das Getriebe (die Abdeckplatte ist abgenommen).

Bild 4 Blick von oben auf Fahrgestell und Getriebe.

Fotos: M. Gerlach, Berlin

N VOR • WIR STELLEN VOR • WIR STELLEN VOR • WIR STELLEN VOR • WIR STE

Schwester und Bruder ...



1



2

... bauten gemeinsam die 1,35 m × 2,60 m große TT-Anlage. Während die Schwester des Herrn Peter Schlott aus Zella-Mehlis die Landschaft gestaltete, übernahm er selbst die technischen Arbeiten. Auf der Anlage können gleichzeitig vier Züge verkehren, im Bahnhof kann währenddessen noch rangiert werden. Insgesamt sind 24 einfache Weichen und etwa 70 m Gleise verlegt worden. Das Gleisbildstellwerk fertigte Herr Schlott nach eigenen Plänen an. Auf dieser Modelleisenbahn fahren ein D-Zug (mit Lok der BR 23^{10}) ein Personenzug (mit Lok der BR 92), ein Eilgüterzug (mit Lok der BR V 200) und ein Nahgüterzug (mit Lok der BR 81).



3

Bild 1 Blick über die gesamte Anlage mit Gleisbildstellwerk

Bild 2 Das Stellwerk Ost

Bild 3 Der D 104 vor dem Waldbad am „Café Waldeck"

Fotos: H. Manger

Herzliche Grüße aus Prag und ein Bild seiner 1,15 m × 2,20 m großen H0-Heimanlage übersandte uns Herr Milan Čapek.

Foto: M. Čapek, Prag



Dipl.-Ing. RAINER ZSCHECH, Leuna

Die ersten Stadtbahnwagen Berlins

Am 7. Februar 1882 wurde die Stadtbahn in Berlin dem Verkehr übergeben. Von ihrem viergleisigen Ausbau dienten zwei Gleise dem Orts- und zwei Gleise dem Fernverkehr. Da die baulichen Anlagen auch der Gleise des Ortsverkehrs den damals üblichen Festlegungen entsprachen (beispielsweise Bahnsteighöhe 230 mm über SO), mußten die Fahrzeuge abweichend ausgeführt werden, um einen zweckmäßigen städtischen Schnellverkehr ausführen zu können. Um den Fahrgastwechsel zu beschleunigen, wurde der Wagenfußboden auf die Höhe von 770 mm über SO gelegt, ein Wert, der es ermöglicht, mit nur einem Trittbrett auszukommen. Außerdem wurden die Wagen als Abteilwagen mit Drehtüren an beiden Längsseiten gebaut. Von der ersten Serie der Stadtbahnwagen sind 210 Stück beschafft worden (Bilder 1 und 2).

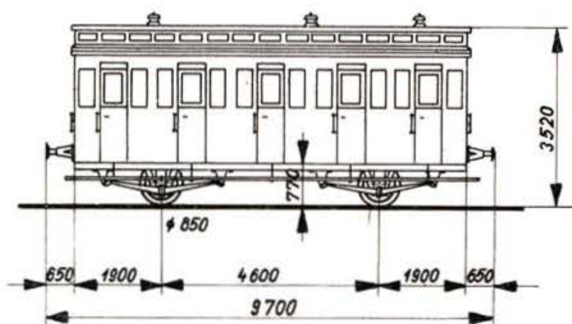


Bild 1 Stadtbahnwagen 3. Klasse aus dem Jahre 1882

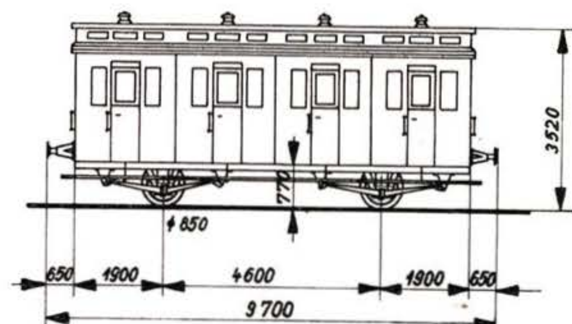


Bild 2 Berliner Stadtbahnwagen 2. Klasse

Da der Wagenfußboden sehr niedrig lag, konnte die Zugstange der Kupplung nicht mehr durchgehend ausgeführt werden. Der Fahrzeugrahmen mußte die Kräfte übertragen. Auch mußte man die Achsfedern unterhalb der Achslager anordnen. Der Raddurchmesser betrug nur 850 mm. Dennoch ragten die Räder unter den Sitzbänken in den Wagenkasten hinein. Sie wurden durch Blechkappen abgedeckt.
Die Wagen hatten nur 2. bzw. 3. Klasse. In der 2. Klasse war das Rauchen verboten. Besondere Gepäckabteile oder Nichtraucherabteile der 3. Klasse waren nicht vorgesehen. Um eine Behinderung der Reisenden beim Fahrgastwechsel zu vermeiden und um für den Stoßverkehr eine ausreichende Anzahl an Stehplätzen zu erhalten, wurde die Abteilgangbreite reichlich bemessen (810 mm bzw. 630 mm in 2./3. Klasse). Die Wagen hatten keine Aborte.
Damit sich die Fahrgäste noch während der Fahrt auf die Abteile eines Wagens gleichmäßig verteilen konnten, wurden ab 1896 die Wagen mit einem Seitengang versehen. Auch in die vorhandenen Wagen sind nachträglich noch Seitengänge eingebaut worden. Als weitere Einzelheiten der Wagen seien noch angegeben: Luftheizung System Mai & Pape (mit Ausnahme von 30 Wagen, die nur für den Sommerverkehr vorgesehen waren), Fettgasbeleuchtung Bauart Pintsch, von innen zu öffnende Türschlösser, nichtselbsttätige Luftsaugebremse von Smith Hardy (nur von der Lokomotive aus bedienbar, Notbremseinrichtungen nicht vorhanden).
Die ersten Stadtbahnzüge bestanden aus zwei Wagen 2. Klasse und zwei Wagen 3. Klasse, die von einer Dampflokomotive der Gattung T 2 (Achsfolge 1 B) gezogen wurden. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 45 km h^{-1}. Zwischen den Bahnhöfen Schlesischer Bahnhof (heute Ostbahnhof) und Charlottenburg verkehrten in jeder Richtung stündlich je sechs Züge, von denen je einer auf den Nord- und den Südring überging. Bei Bedarf konnten dem Stammzug weitere Wagen beigestellt werden.
Die ständige Zunahme des Verkehrs erforderte immer mehr Wagen, so daß 1888 60 und 1893 50 Wagen hinzu kamen. Die Luftheizung wurde dabei durch eine Dampfheizung ersetzt, die aber nur von der Lokomotive regelbar war. Auch erhöhte man die Wagenzahl der Stammzüge auf acht Wagen (sechs Wagen 3. Klasse, zwei Wagen 2. Klasse), und bei Bedarf auf zehn Wagen. Als Lokomotiven verwendete man nun die stärkere Gattung T 4.
Eine wesentliche Steigerung des Verkehrs trat ein, als sich der Sadtverkehr auf weitere Vorortsstrecken ausdehnte. Dabei wurden die Ferngleise der Stadtbahn so belastet, daß der Vorortverkehr auf die eigentlichen Stadtverkehrsgleise übertragen werden mußte. Der Wagenpark des Vorortverkehrs hatte aber die normale Fußbodenhöhe von 1270 mm über SO, so daß der Fahrgastwechsel nicht so flüssig war. Da aber die Vorortbahnwagen wegen ihrer Größe und zur Erzielung der Einheitlichkeit den künftigen Wagenpark bilden sollten, mußten die Bahnsteige der Stadt- und Ringbahn von 230 mm auf 760 mm über SO erhöht werden. Im Jahre 1907 wurde der Umbau beendet, so daß eine einheitliche Bahnanlage mit einheitlichen Fahrzeugen geschaffen war. Die ersten Stadtbahnwagen hatten damit ausgedient.

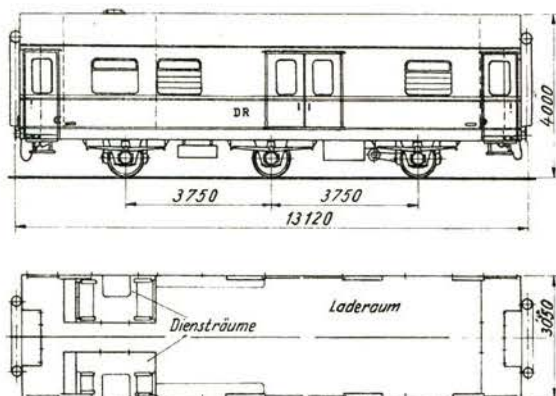
		Wagen 2. Klasse	Wagen 3. Klasse
Länge über Puffer	mm	9700	9700
Wagenkastenbreite (lichte)	mm	2470	2470
Abteiltiefe	mm	2040	1630
Sitzplätze (Ursprungsausf.)		40	50
Sitzplätze (nach Umbau)		34	44

Literatur: Glasers Annalen 1938

HANS KÖHLER, Erfurt

Der Dritte im Bunde

Der Bastler für moderne Eisenbahnfahrzeuge erhielt noch vor dem Jahreswechsel einen Wagen der Deutschen Reichsbahn präsentiert, auf den er schon lange gewartet hatte. Es handelt sich um den Personenzug-Gepäckwagen, der zu den 2- und 3achsigen Rekowagen paßt.



Neben diesen Personenwagen und den Bahnpostwagen gleicher äußerer Bauart ist der Gepäckwagen der dritte dieser Reihe. Nunmehr kann auch auf Modelleisenbahn-Anlagen eine völlig gleichmäßige Zuggarnitur zusammengestellt werden.

Ich habe den Wagen im Bahnhof Erfurt Hbf für die Freunde des Reko-Programmes gemessen und in einer Übersichtsskizze dargestellt (siehe Bild).

Im Gegensatz zu dem Bahnpostwagen hat dieser Wagen Gummiwulstübergänge, eine mittlere zweiteilige Schiebetür von 2 m Breite, zu der keine Trittbretter gehören, und auf dem Dach nur einen Lüfter. Die Laderaumfenster lassen sich wie die der Diensträume oben aufklappen, hinter der festen Scheibe haben sie Gitterstäbe. An der Seite der Diensträume befinden sich zwischen der großen Schiebetür und dem äußeren Einstieg zwei Fenster, wovon das des Dienstraumes nicht vergittert ist. Die Diensträume dienen einerseits dem Zugführer und dem Ladeschaffner (Packmeister), und andererseits als Fahrgastraum für Eisenbahner, die zum Dienst fahren und in verschmutzter Kleidung reisen müssen.

Die neue Bezeichnung für Gepäckwagen in Form des Buchstaben „D" (Dienstwagen) ist bereits angeschrieben. So lautet die Gesamtanschrift an beiden Längsseiten jeweils neben der linken Einstiegtür des abgezeichneten Wagens:

751-012	Ladeg 7,5 t
D 3 ge	Tragf 8,0 t
17,5 t	Ladefl 24 m²

SIEGFRIED BEUTLER, Blankenburg/Harz

Bauanleitung für Fahrzeuge der NVA

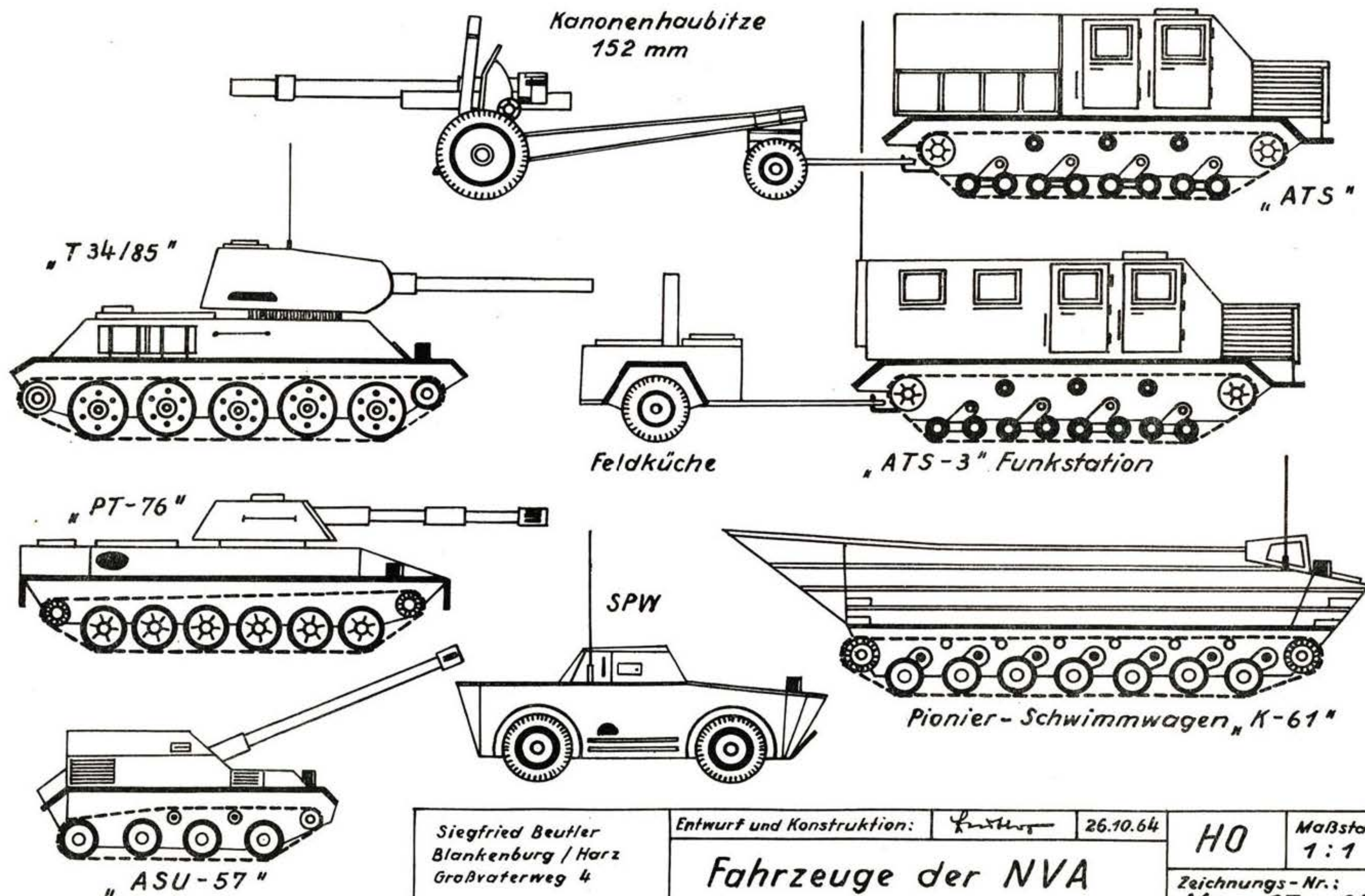
Mehrfach war bereits in den vergangenen Monaten von Modelleisenbahnern die Frage gestellt worden, wann im Handel Fahrzeuge der Nationalen Volksarmee angeboten werden, die als Transportgut für Modelleisenbahnen geeignet sind, um auch einmal auf Modellbahnanlagen entsprechende Transportzüge zusammenstellen zu können. Die Produktionsbetriebe haben hierzu bisher geschwiegen und auch der Handel hat anscheinend in dieser Hinsicht noch keine Forderungen gestellt.

Ich habe daher in den letzten Monaten einige Fahrzeuge der Nationalen Volksarmee als Modellbogen im Maßstab 1 : 87 entwickelt, die im Frühjahr 1965 über den Verlag Junge Welt, Redaktion Modellbogen, im Handel erscheinen. Es handelt sich hierbei um den Artillerie-Transportschlepper „ATS" mit der Kanonenhaubitze 152 mm, dem Artillerie-Transportschlepper „ATS-3" als Funkstation mit anhängbarer Feldküche, einem schwimmfähigen Schützenpanzerwagen (SPW), dem Schwimmpanzer „PT-76", dem mittleren Panzer „T-34/85" sowie dem Pionier-Schwimmwagen „K-61" und dem Luftlandepanzer „ASU-57" (siehe Zeichnung). Das Fahrwerk der gepanzerten Kettenfahrzeuge ist starr konstruiert, d. h. die Räder einschließlich der Ketten sind zu einem Konstruktionsblock verbunden.

Es bleibt den Bastlern überlassen, diese Fahrzeuge als Konstruktionsmodelle zu benutzen und aus Holz oder einem anderen Material herzustellen, so daß also auch die Räder notfalls drehbar angebracht werden können. Für den schwimmfähigen Schützenpanzerwagen können die Plasträder von der Tatra-Zugmaschine „T 141" benutzt werden, wenn die Achsen mit Hilfe von kräftigen Stecknadeln oder Tapetenleistennadeln (Stahlnadeln) verlängert werden. Dieses Fahrzeug sieht dann sehr vorbildgerecht aus.

Die Geschützrohre bestehen aus Rundstäben von 3 mm Durchmesser; die Verstärkungen werden aus dünnem Durchschlagpapier geschnitten und entsprechend den Zeichnungen um den Rundstab gewickelt. Das fertige Geschützrohr wird mit Wasserfarbe, Plakatfarbe oder Ölfarbe angemalt.

Ich wünsche viel Freude beim Zusammenbau der Modelle und der Zusammenstellung von Transportzügen der Nationalen Volksarmee.

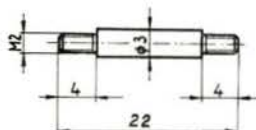

Kanonenhaubitze
152 mm
„ATS"
„T 34/85"
Feldküche
„ATS-3" Funkstation
„PT-76"
SPW
Pionier-Schwimmwagen „K-61"
„ASU-57"
Siegfried Beutler
Blankenburg / Harz
Großvaterweg 4
Entwurf und Konstruktion:
26.10.64
H0
Maßstab:
1 : 1
Fahrzeuge der NVA
Zeichnungs-Nr.:
Mo — 87 — 05

WERKSTATT Tips

Befestigung des 23er Lokrades der Fa. Herr KG

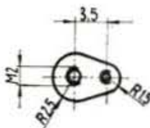
Nachdem durch das Entgegenkommen der Firma Herr KG, Berlin-Treptow, der Selbstbauer wieder über die bekannten 23er Räder verfügt, sei hier ein Tip zur sicheren Befestigung derselben gegeben. Die Räder werden zunächst mit einer Bohrung 2 mm ⌀ versehen, und der Spurkranz innen entsprechend NEM 311 abgeschrägt. An der Innenseite der Nabe wird eine gedrehte Scheibe (außen 8 mm ⌀, Bohrung 2 mm ⌀, Dicke 0,3 mm) mit Plastikkleber befestigt. Der Kurbelzapfen wird auf die Höhe der Nabe abgeschliffen. Aus 3 mm ⌀ Rundstahl werden Achsen nach den Maßen des Bildes 1

Bild 1



gedreht. Auf die äußeren Achsstümpfe wird Gewinde M 2 geschnitten. Die vorbereiteten Räder werden auf die Achsen gesteckt und so ausgerichtet, daß die Kurbelzapfen genau um 90° versetzt sind. Befestigt werden die Räder mit selbstgedrehten Messingscheiben von 10 mm ⌀ und 1,5 mm Dicke, sie werden mit einer Gewindebohrung M 2 versehen. Nach dem Festziehen der Räder werden die überstehenden Achsstümpfe mit den Scheiben bündig gefeilt. Hiernach wird dort, wo sich die Bohrung für den Kurbelzapfen im Rad befindet, die äußere Scheibe angekörnt. An dieser Stelle werden für die Treibachsen Gewinde M 1,7 und für die Kuppelachsen Gewinde M 1,4 gebohrt (zusammengehörende Räder und Scheiben gleichartig kennzeichnen!). Ist dies geschehen, so erhalten die Scheiben ihre endgültige Form (Bild 2). Mit dieser Befestigung hat sich bei mir auch nach 100 Betriebsstunden kein Rad gelockert.

Bild 2



Farbspritzen von Selbstbau-Modellen

Wenn Einzelteile – beispielsweise Lokgehäuse oder Triebwagenkästen – mit mehreren Farbanstrichen zu versehen sind, kann man nur durch Abdecken einzelner Partien des zu spritzenden Gegenstandes eine saubere und befriedigende Arbeit erzielen. Versuche mit Papierklebestreifen befriedigten nicht und der schon veröffentlichte Vorschlag des Abdeckens mit Fettcreme ist bei größeren Flächen nicht mehr wirtschaftlich vertretbar. Sehr gute Dienste leistet das in Bürobedarfsgeschäften erhältliche „Prena-Band". Dieser Klebestreifen zeichnet sich durch schnelles und sicheres Haften und doch leichte und saubere Lösbarkeit aus. Ein Durchdringen der Farbe durch das Material ist nicht zu befürchten. Mit diesem Klebestreifen können nicht nur Flächen sondern auch Kleinteile gut abgedeckt werden. Das vom VEB Imbalwerk hergestellte glasklare Klebeband ist aus weniger flexiblem Material hergestellt und eignet sich daher nicht so gut.

Winkelprofil aus U-Profilen

In unserer Arbeitsgemeinschaft wird mit Erfolg eine verblüffend einfache Methode zur Herstellung von Winkelprofilen angewandt, die der stellvertretende Leiter unserer AG, Modellbahnfreund Löser, ausgeknobelt hat. Auf dem Laubsägetisch wird eine Linie senkrecht zum Werktisch angerissen. Längs dieser Linie werden beiderseitig kleine Nägel eingeschlagen, so daß zwischen und unter diesen hindurch ein U-Profil 3 × 2 mm straff eingeschoben werden kann. Die angerissene Linie wird von vorn auf eine Tiefe von ungefähr 5 mm eingesägt. Dieser Sägeschnitt dient als Führung für das Laubsägeblatt. Ohne besondere Vorsicht kann nun auch der weniger im Sägen Geübte das U-Profil in zwei Teile längs zerlegen, wobei man mit der Laubsäge „auf der Stelle" sägt und mit der linken Hand das Profil gegen die Säge schiebt. Es ergibt sich ein sehr sauberer Schnitt, der lediglich noch entgratet zu werden braucht.

Ulrich Schulz, Neubrandenburg

Jalousiebleche

Man nehme Papier in der gewünschten Dicke der Jalousiebleche. Die Anzahl der Blätter entspricht der Anzahl der Jalousiebleche. Die Blätter werden an der einen Seite zusammengeheftet und von der Heftseite her eingerollt. Dadurch verschieben sich die gegenüberliegenden Ränder gleichmäßig gegeneinander und werden durch Leim in dieser Lage fixiert. Nach dem Trocknen können Jalousien in jeder gewünschten Größe abgeschnitten werden. Die Breite der Streifen läßt sich vor dem Trocknen verändern, indem man die gehefteten und glattgeschnittenen Blätter mehr oder weniger eng einrollt.

Farbgrenzen

Beim Bemalen der Fahrzeuge gibt es für den Ungeübten oft Schwierigkeiten, die Grenze zwischen zwei Farben gerade und sauber zu ziehen. Ich habe deshalb vor dem Bemalen (beispielsweise am Übergang vom grauen Dach zur dunkelgrünen Seitenwand der Rekowagen) um den Wagenkasten einen Zwirnsfaden gezogen und durch farblosen Nitrolack festgelegt. Nach dem Trocknen kann man mit dem Pinsel sehr genau bis an den Faden streichen, ohne auf das andersfarbige Feld zu kommen. Da sich der Faden allerdings nicht entfernen läßt, wird sich mancher Modelleisenbahner nicht mit dieser Methode befreunden können. Ich habe bisher alle meine Fahrzeuge so bemalt und bin mit dem Aussehen zufrieden.

Umbau von Weichen

Der Aufbau eines vorbildgerechten Gleisbildes wird oft verhindert, weil die Antriebe der Weichen nur an der geraden Strangseite befestigt sind. Mit wenig Mühe lassen sich jedoch Piko-Weichen mit Hruska-Antrieb umbauen. Nach Lösen der Stellstange aus der Stellschwelle wird die Stellplatte mit dem Antrieb mit einer Laubsäge so abgesägt, daß die Schwellenstümpfe erhalten bleiben. Es ist allerdings notwendig, jeweils eine Links- und eine Rechtsweiche umzubauen, da die Antriebe ausgetauscht werden müssen. Nach Anpassen der Schnittstellen der Stellplatten an die Rundung des gebogenen Stranges der jeweils anderen Weiche werden Stellplatte und Weiche mit OWO-Kleber oder einem anderen Plastikkleber zusammengeklebt. Die Stellschwelle wird nun umgedreht und die Stellstange eingehängt. Letztere muß eventuell nachjustiert werden, da unter Umständen der Abstand des Antriebes von der Gleisachse verändert wurde.

Ulrich Schmiede, Stendal

HERMANN HOFFMANN und OLAF LIEHR, Berlin

Bauanleitung für eine Lok der Baureihe 38^{10-40}

Конструкция модели паровоза серий 38^{10-40}

Construction of a Model of Steam Locomotive of Series 38^{10-40}

Construction d'un modèle de locomotive, série 38^{10-40}

Die Lokomotive der Baureihe 38^{10-40} (ex preußische P 8) erfreut sich in Modellbahnerkreisen allgemeiner Beliebtheit. Einer der Gründe dafür ist sicher, daß sie bei der DR in sehr großer Zahl läuft. Insgesamt wurden von der P 8 über 3000 Stück hergestellt. Die ersten Maschinen dieser Baureihe verließen 1906 das Herstellerwerk. In der Form, wie sie diesem Bauplan als Vorbild diente, wurde die P 8 seit 1914 gebaut. Ab 1921 lieferte man sie auch mit einem zweiten Dampfdom aus. Die Lokomotiven der Baureihe 38^{10-40} sind Flachlandlokomotiven und erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h.

Der Bauplan ist für die Nenngröße H0 entwickelt worden. In der Übersichtszeichnung Blatt 1 wurden aber die Hauptmaße auch für die Nenngröße TT (in Klammern) angegeben. Ansonsten können die H0-Maße mit dem Umrechnungsfaktor 0,725 multipliziert werden. Das Ergebnis ist dann das TT-Maß.

Es sei noch darauf hingewiesen, daß nicht alle Einzelteile im Detail beschrieben wurden, sondern nur die Reihenfolge der Anfertigung und der Zusammenbau.

Bauanleitung

Wir beginnen mit der Herstellung der beiden Rahmenwangen 1.1. Diese werden übereinandergelötet bearbeitet, damit sie gleichmäßig ausfallen. Die Maße der Aussparungen, welche die Lager der Treib- und Kuppelachsen darstellen, sind auf handelsübliche Achsdurchmesser abgestimmt. Wer diese nicht erhalten kann, muß die Aussparungen entsprechend kleiner ausführen. Dann fertigen wir die Querverbindungen 1.2 bis 1.5 an und versehen diese laut Zeichnung mit Gewinde M 2. Die Anfertigung der Pufferbohle ist auch nicht schwierig. Für die Tritte 1.12 und die Schienenräumer 1.11 werden Schlitze eingesägt, während für die Aufnahme der Puffer 1.19 und der Laternen 3.7 entsprechende Bohrungen auszuführen sind. Es ist zweckmäßig, die Pufferbohle gleich vollständig fertigzustellen, damit nach Montage derselben an den Rahmen keine Lötarbeiten mehr notwendig werden. Jetzt fertigen wir die Schmutzfänger 1.7 an und löten sie auf die Rahmenwangen 1.1. Ebenso verfahren wir mit den Bremsen 1.9. Auch die Bodenplatte 1.8 wird nun hergestellt.

Die Rahmenwangen 1.1 werden mit den Querverbindungen 1.4 lose zusammengeschraubt und die Stirnräder 1.18 und 1.20 eingesetzt. Danach können die Querverbindungen 1.2 und 1.5 ebenfalls lose eingeschraubt, die Querverbindung 1.3 eingelötet und dann alle Schrauben fest angezogen werden.

Der Motor 1.13 wird mit der Schnecke 1.17 versehen und mit Bolzen 5.20 an Teil 1.2 festgeschraubt. Bei einem Probelauf des Motors können wir jetzt feststellen, ob die Zahnräder gut ineinandergreifen und nicht klemmen. Läuft alles einwandfrei, kann der Motor wieder entfernt und die Treib- und Kuppelradsätze 1.15 eingesetzt werden. Hierbei ist auf den richtigen Stand der Schwungmassen der beiden hinteren Radsätze, auf deren Achsen die Stirnräder 1.16 befestigt sind, zu achten. Stehen sie richtig, schrauben wir die Bodenplatte 1.8 fest und drehen mit der Hand das Getriebe noch einmal durch. Läuft es leicht, kann der Motor wieder aufgeschraubt und eine kurze Laufprobe unternommen werden. Es ist vorteilhaft, die Räder des hinteren Kuppelradsatzes mit einer Haftbeschichtung der Laufflächen zu versehen. So erzielt die Lok eine größere Zugkraft.

Als nächstes wird der Stromabnehmer 2.3 hergestellt. Die Messingplättchen, auf welchen die Schleifdrähte befestigt sind, werden auf das Pertinaxteil aufgenietet. Als Schleifdrähte eignen sich vorzüglich Gitarrensaiten. Um festzustellen, ob die bisherige Arbeit einwandfrei war, schrauben wir den Stromabnehmer 2.3 auf, verbinden je einen Kontakt des Motors – wobei wir die Drähte im Rahmen verlegen und Entstörwiderstände nicht vergessen – mit einem Messingplättchen des Stromabnehmers und führen eine kleine Probefahrt aus.

Ist diese erfolgreich verlaufen, wird das Drehgestell 1.10 angefertigt. Wir versehen es mit den Laufradsätzen 1.14 und befestigen es mittels des Drehzapfens 1.21 an der Querverbindung 1.5. Wer später in kleinen Bögen keine Überraschungen erleben will, sollte auch jetzt wieder eine Probefahrt ausführen.

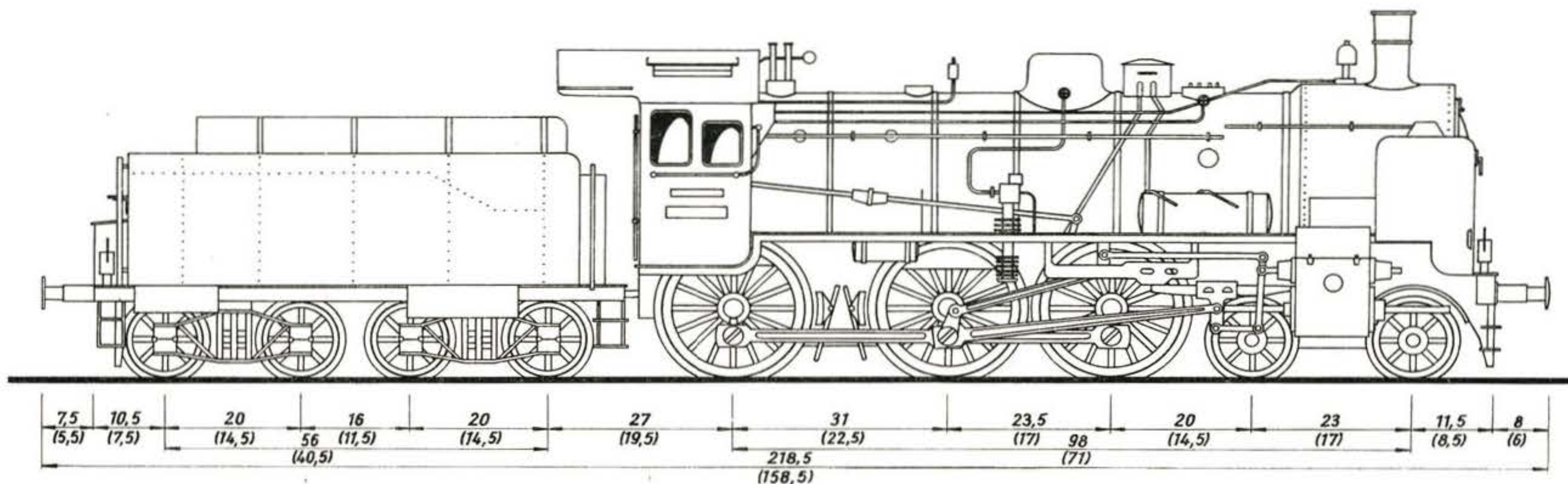
Die nächste Arbeit ist die Herstellung des Zylinderblocks 2.1. Es empfiehlt sich, diesen als Hohlkörper zu arbeiten. Die nötigen Abmessungen und Details entnehmen wir der Zeichnung. Wer geschickt ist und über entsprechendes Werkzeug verfügt, kann den Zylinderblock selbstverständlich auch massiv herstellen. Danach wird der Zylinder mittels Schraube 2.17 auf Teil 1.5 aufgeschraubt.

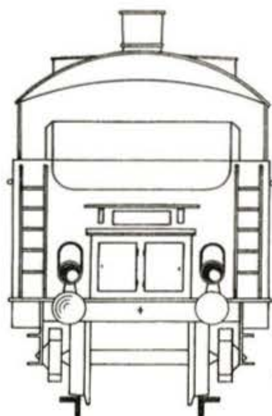
Die Gleitbahn 2.2 wird am besten aus einem Stück angefertigt und entsprechend gebogen. Die am hinteren Teil liegenden Laschen werden später gemäß Schnitt C–C durch die 1,5-mm-Öffnungen im Teil 2.3 gesteckt und umgebogen, so daß die Teile 2.2 und 2.3 eine Einheit bilden.

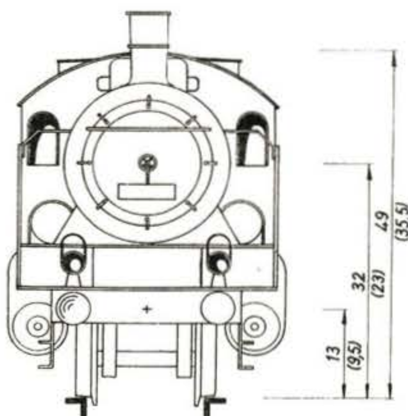
Die Teile 2.4 bis 2.14 sind je zweimal herzustellen. Wir löten also die zusammengehörigen Teile leicht übereinander und bearbeiten sie gemeinsam. Bei den Teilen 2.4 und 2.5 drücken wir die später rot ausgelegten Nuten ein. Es gibt aber auch eine andere Möglichkeit. Wir nehmen vier Rohlinge von 0,25 mm Dicke anstelle von zwei zu 0,5 mm Dicke, bearbeiten sie gemeinsam und nehmen dann zwei ab. Bei den zwei übrigen wird die Nut ausgesägt. Dann wird jeweils ein Teil mit ausgesägter Nut und ein Teil ohne Nut übereinandergelötet.

Sodann werden die Teile 2.5 bis 2.14 zusammengenietet. Das obere Loch vom Teil 2.10 dient zum Festnieten an Teil 2.2. Die Teile 2.12 und 2.13 werden in die entsprechenden Öffnungen des Zylinders geschoben. Teil 2.3 schrauben wir noch einmal ab und befestigen es, wie oben beschrieben, an Teil 2.2.

(Fortsetzung folgt)

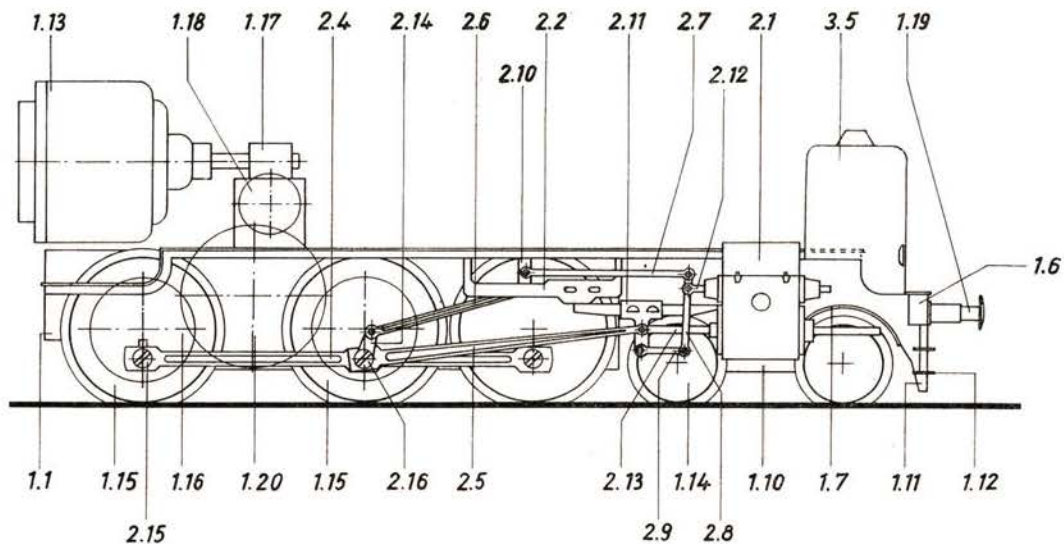


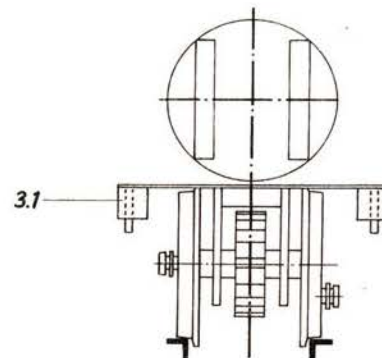


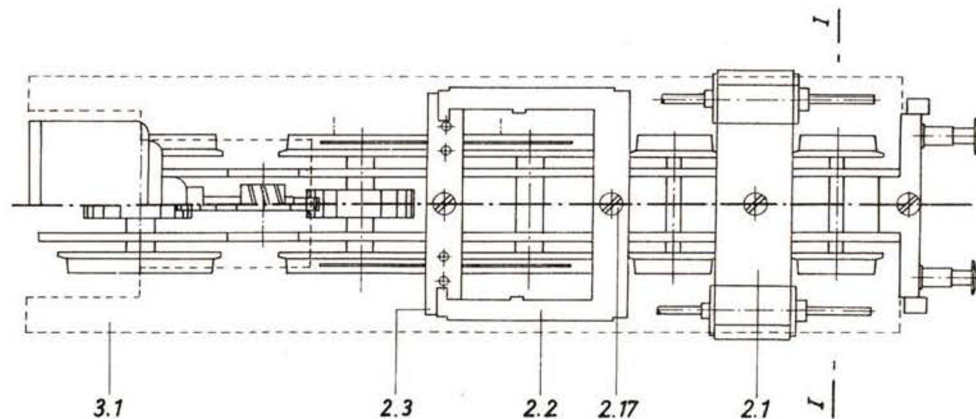


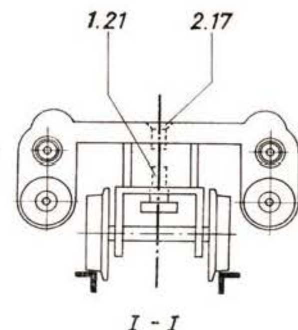
( ) = Maße für Nenngröße TT (Umrechnungsfaktor = 0,725)

1965	Dat.:	Name:		H. Hoffmann Berlin - Bohnsdf.	Nenngr. H0
Gezeichn.	2. 1.	Frank			
Geprüft	4. 1.	[signature]			
Maßstab 1:1	Lokomotive BR 38[10-40] ex pr P 8			Zeichngs.-Nr.	1
	Ansichten				



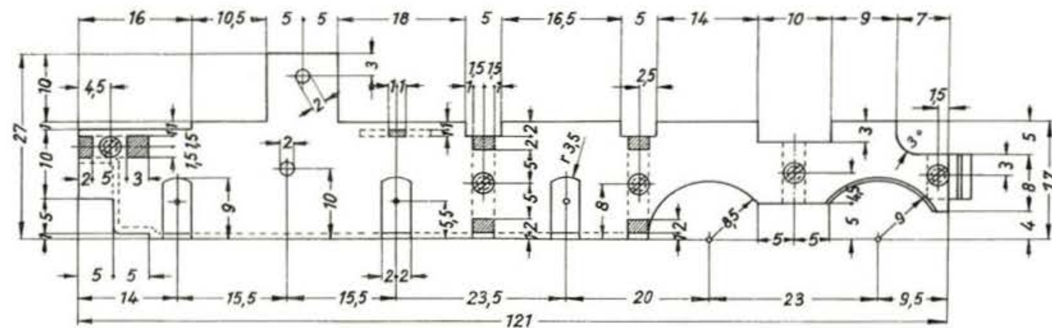


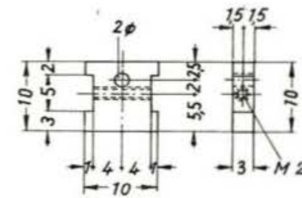


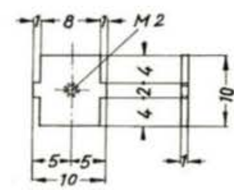


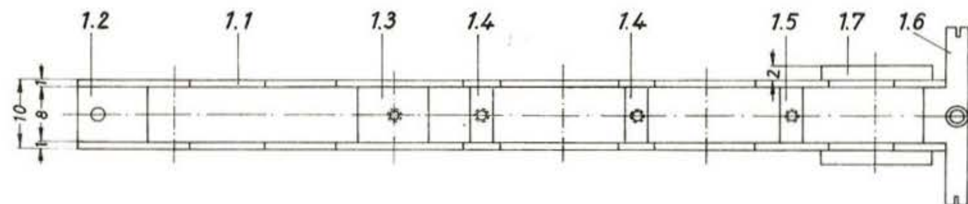
Ohne Umlauf, Treib- und Kuppelstangen sowie Steuerung.

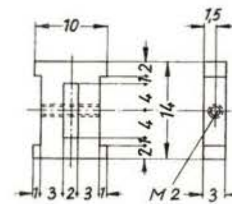
1965	Dat.:	Name:		H. Hoffmann Berlin-Bohnsdf.	Nenngr. H0
Gezeichn.	6. 1.	Frank			
Geprüft	8. 1.	[signature]			
Maßstab 1:1	Lokomotive BR 38 10-40 ex pr P8			Zeichngs.-Nr.	2
	Fahrgestell				

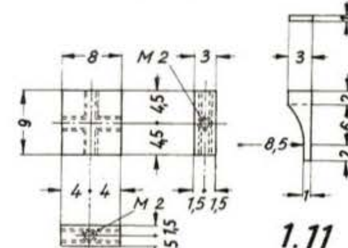


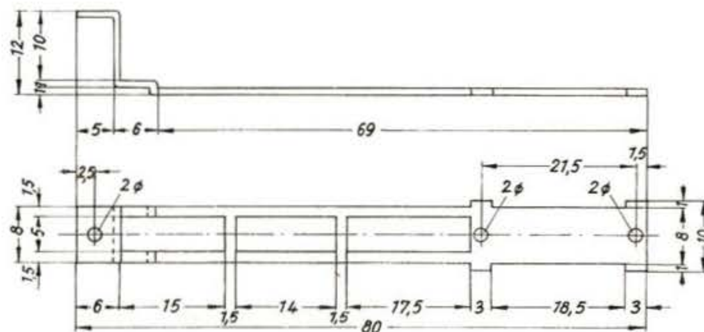


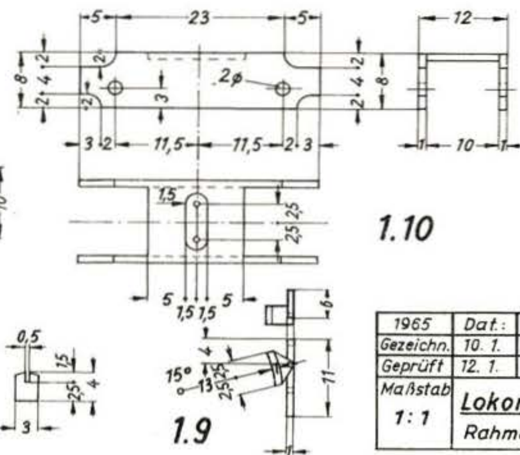


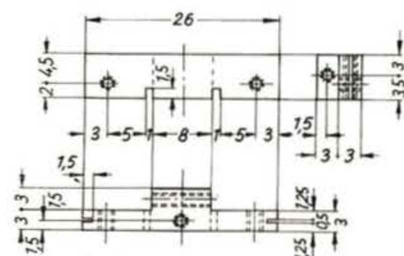


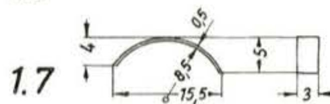


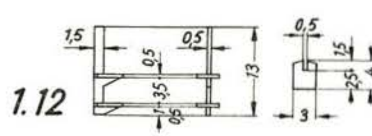












1965	Dat.:	Name:		H. Hoffmann Berlin-Bohnsdf.	Nenngr. H0
Gezeichn.	10. 1.	Frank			
Geprüft	12. 1.	[signature]			
Maßstab 1:1	Lokomotive BR 38 10-40 ex pr P8 — Rahmen und Drehgestell				Zeichngs.-Nr. 3

2.1

2.2

2.3

2.4

2.5

2.6

2.7

2.8

2.9

2.10

2.11

2.12

2.13

2.14

A - A

B - B

C - C

1965	Dat.:	Name:		H. Hoffmann Berlin-Bohnsdf.	Nenngr. HO
Gezeichn.	14. 1.	Frank			
Geprüft	16. 1.	[signature]			
Maßstab 1:1	Lokomotive BR 38 10-40 ex pr P8				Zeichngs.-Nr. 4
	Triebwerk und Steuerung				

KURT SCHWENDEL, Göschwitz

Automatische Blockstellenschaltung

Viele Modelleisenbahner wollen sich – wie beim großen Vorbild – Blockstellen in ihren Anlagen einbauen. Nun ist es aber bei größeren Anlagen kaum möglich, alle Blockstellen mit den dazugehörigen Signalen beobachten und bedienen zu können, ohne dabei den Bahnhofsverkehr zu vernachlässigen. Ich habe mir eine automatische Blockstellenschaltung ausgeknobelt und auf meiner Anlage ausprobiert. Als Schaltrelais dienen mir alte Telefonrelais.

Beschreibung der Schaltvorgänge

Bekommt ein Zug Ausfahrt, dann wird die Ausfahrttaste gedrückt. Die Lokomotive rollt über den ersten Schienenkontakt I und gibt dem Relais A einen kurzen Impuls.

(+, Schienenkontakt, Relais A, –)

Dieser Impuls genügt, um das Relais B ansprechen zu lassen.

(+, Kontakt a_1, Relais B, –)

Das Relais B hält sich über seinen Kontakt b_1 selbst

(+, d_1, b_1, Relais B, –)

und bringt außerdem noch das Relais C zum Ansprechen

(+, b_2, e_2, Relais C, –).

Die Kontakte des Relais C schließen die Langsamfahrwiderstände kurz (Kontakte c_1 und c_2), legen volle Spannung an die Unterbrecherschiene X (durch Kontakt c_3) und stellen noch die Signale (Vor- und Hauptsignal) auf „Fahrt frei" (durch Kontakt c_4).

Zu diesem Zeitpunkt kann keine andere Zugeinheit den Bahnhof in dieser Richtung und auf dessen Ausfahrtgleis verlassen, weil die Ausfahrttaste durch den abgeschalteten Kontakt b_3 gesperrt ist.

Der Zug setzt nun seine Fahrt fort und erreicht den Schienenkontakt II (das Relais D spricht damit an). Dieses Relais bewirkt die Rückstellung der ersten Schalteinheit durch die kurze Öffnung des Kontaktes d_1 und gleichzeitig die Weiterstellung der nächsten Schalteinheit wie eben beschrieben. Alle Regeleinheiten sind so geschaltet, daß sie wahlweise vergrößert oder verkleinert werden können. Es lassen sich also beliebig viele Blockstellen einbauen. Die Länge einer Schaltstrecke, das ist die Strecke zwischen zwei Kontaktschienen, muß doppelt so groß sein, wie die größte Zugeinheit, die auf der Anlage gefahren werden soll. Werden keine Langsamfahrwiderstände vor den Signalen gewünscht, dann entfallen auch die dafür vorgesehenen Kontakte. Selbstverständlich können auch noch Anfahrwiderstände hinter den Signalen eingebaut werden. Diese Widerstände müssen dann ebenfalls bei der Durchfahrt eines Zuges kurz geschlossen werden. Wenn ein Zug keine Einfahrt in den Bahnhof erhält, so kommen die hinter ihm fahrenden Züge jeweils an der nachfolgenden Blockstelle zum Halten. Die Schaltung hierfür sieht folgendermaßen aus:

Die Relais H, E, B sind alle in Vorwahl gehalten

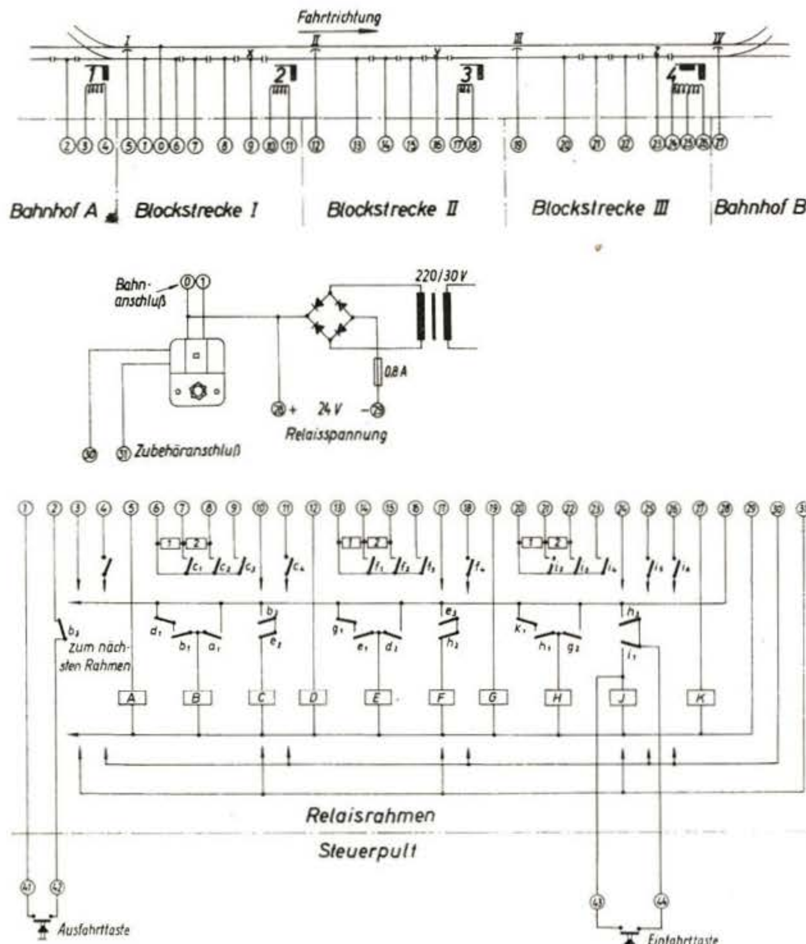
(+, k_1, h_1, Relais H, –)
(+, g_1, e_1, Relais E, –)
(+, d_1, b_1, Relais B, –).

Der Zug bekommt Einfahrt in den Bahnhof. Nachdem die Fahrstraße festgelegt ist, wird die Einfahrttaste gedrückt. Das Relais I spricht an, legt Spannung an die Schaltschiene Z (über Kontakt i_4) und schaltet das Signal der Blockstelle auf „Fahrt frei"

(+, h_3, Einfahrttaste, Relais I, –).

Das Relais I hält sich über seinen Kontakt i_1 selbst. Die Zugeinheit rollt über den Schienenkontakt IV und schaltet das Relais K. Dieses Relais schaltet die gesamte Schaltstrecke Z durch seinen Kontakt k_1 ab (+, k_1 öffnet, h_1, Relais H, –).

Durch Abfallen des Relais

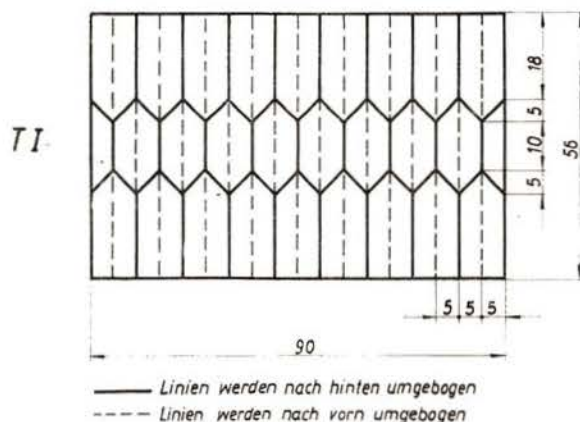


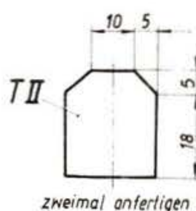
H wird das Relais F eingeschaltet
(+, e_3, h_2, Relais F, –),
das wiederum durch seinen Kontakt f_3 Spannung an die Schaltschiene Y legt. Die zweite Zugeinfahrt fährt nun an, erreicht die Kontaktschiene III, schaltet die Schaltstrecke Y ab und die Strecke X ein. Die dritte Zugeinheit fährt weiter bis zur Schaltstrecke Y usw.
Das Einfahrsignal kann durch die Einfahrweiche beeinflußt werden und zwar so, daß das Signal auf „Fahrt frei“ oder auf „Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung“ geschaltet wird.
Nach dieser beschriebenen Schaltautomatik können bis zu drei Zugeinheiten auf die Strecke gebracht werden. Ein vierter Zug kann nicht fahren, da die Ausfahrttaste erst freigegeben wird, wenn der zuletzt ausgefahrene Zug die erste Schaltstrecke, also Strecke X, verlassen hat. Mit jeder Blockstelle die hinzukommt, kann ein weiterer Zug fahren.
Bei jedem „Halt“ zeigenden Signal sind Widerstände eingebaut, die einen Zug langsam zum Halten bringen. Bei „Fahrt frei“ geschalteten Signalen werden die Widerstände kurz geschlossen, so daß die Geschwindigkeit nicht beeinflußt wird. Die ersten Widerstände sind mit etwa 9 Ohm, die zweiten mit etwa 5 Ohm ausgelegt. Alle Kontaktschienen werden in die Nulleiterschiene eingebaut und die Schaltschienen in die Fahrstromschiene. Die Schaltspannung beträgt 24 Volt Gleichstrom.

GÜNTHER FEUEREISSEN, Plauen

Faltenbälge für D-Zug-Wagen

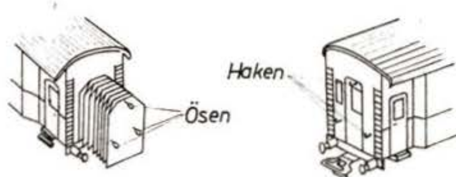
Da die Industrie noch immer keine Faltenbälge für die im Handel befindlichen D-Zug-Wagen liefert, entschloß ich mich zum Selbstbau. Was ich in bisher erschienenen Bauanleitungen darüber las, kam mir etwas umständlich vor, zumal dann, wenn der Balg nicht aus einem Stück gefertigt werden sollte. Das einfachste Vorbild schien mir der Balg einer älteren Kamera zu sein. Danach richtete ich mich bei der Anfertigung. Teil I wurde aus Millimeterpapier, Teil II aus dünner Pappe hergestellt. Nach Falten von Teil I (etwas Geduld ist dabei erforderlich) werden die Teile II an die Stirnseiten der „Zieharmonika“ fest angeklebt. Nachdem der fertige Balg mit Tusche schwarz angemalt wurde, kann er zwischen die Wagen geklebt werden. Die etwas unmaßstäbliche Größe fällt nicht auf.





zweimal anfertigen

Der so erhaltene D-Zug stellt eine unlösbare Einheit dar, wie sie im Modellbahnbetrieb durchaus praktisch ist. Wer darüber hinaus die Wagenfolge von Zeit zu Zeit verändern möchte, kann die Faltenbälge auch mit Hilfe von Häckchen und Ösen befestigen.



Der Lauf der auf diese Weise ergänzten Zugeinheiten ist völlig einwandfrei, selbst bei kleinsten Radien. An allen im Handel befindlichen D-Zug-Wagen (ältere Modelle) wirken die so gefertigten Faltenbälge vorbildgerecht. Es bleibt zu hoffen, daß die Industrie in nicht allzu ferner Zeit Modelle moderner D-Zug-Wagen der Deutschen Reichsbahn herausbringen wird – hoffentlich dann aber mit Gummiwulstübergängen!

LOTHAR NICKEL, Berlin

Röchelanna, Pusteliese und Blindschleiche

Einige Kilometer vor den Grenzen Berlins liegt im Nordwesten an der Hamburger Strecke die Kreisstadt des Osthavellandes, das idyllische Nauen.

Dieses hübsche Städtchen hat neben vielen altertümlichen Sehenswürdigkeiten einen interessanten Bahnhof. Als Durchgangsbahnhof für die Hauptstrecke Berlin–Hamburg ist er gleichzeitig Endbahnhof des Berliner Vorortverkehrs (S-Bahn, jedoch mit Dampfbetrieb) sowie Anfangsbahnhof der Nebenbahnen Nauen–Ketzin bzw. Brandenburg, Nauen–Velten, Nauen–Kremmen und der (inzwischen stillgelegten) Schmalspurbahn Rathenow–Senzke–Nauen (R.S.N), der dieser Aufsatz gewidmet ist.

Der Bahnhof dieser 750-mm-Bahn liegt gegenüber dem Eingang des Hauptbahnhofes, versteckt hinter Büschen und Bäumen an Bretterzäunen und Hofmauern. Eine kleine Bretterbude stellt das Empfangsgebäude dar.

Unternehmen wir nun in Gedanken noch einmal eine Fahrt mit der vom Volksmund getauften „Blindschleiche", die ihren Reiseverkehr kurz nach ihrem 60jährigen Jubiläum mit dem Sommerfahrplan 1961 einstellte.



Bild 1 Streckenplan der ehemaligen Kreiskleinbahn Rathenow—Senzke—Nauen

Der Zug, der Nauen um 14.10 Uhr verlassen soll, ist schon bereitgestellt. Die kleine C 1-Lok mit Außenrahmen steht zischend vor einer langen Schlange aus Güterwagen und einigen alten Personenwagen nebst einem zum Gepäckwagen umgebauten ehemaligen Güterwagen.

Hinter dem Zug beginnt erst der Kleinbahnhof mit seinen Gleisharfen, den Lokbehandlungsanlagen und dem Gleisanschluß an die Nauener Zuckerfabrik, der uns verrät, daß die alte R.S.N.-Bahn zu den sogenannten „Rübenbahnen" gehört.

Die an allen Weichen sichtbaren Signale stammen noch aus der Privatbahnzeit. Es sind nicht die üblichen Weichensignale, sondern an Stangen in etwa 1 m Höhe befestigte schräg aufwärtsweisende weiße Pfeile. Beim Umlegen des Wurfhebels und Stellen der Weiche auf den geraden Strang dreht sich der Pfeil um 90° und wird für den Lockführer unsichtbar.

Doch wir müssen uns nun beeilen, denn der Schaffner läßt seine Trillerpfeife ertönen. Also schnell hinauf auf die Plattform und hinein in den sehr sauber gehaltenen „Puppenwagen", dessen Kanonenofen in dieser schönen warmen Jahreszeit über die Zwecklosigkeit seines Daseins nachzusinnen scheint. Inzwischen läßt der Lokführer die Dampfpfeife jubeln und mit erschröcklichem Rucken und mächtigem Fauchen setzt sich unser Zügle inmitten weißer Wattewolken in Bewegung. Sogleich beginnt auch das Läutewerk eine emsige Tätigkeit, denn unmittelbar nach der Bahnhofsausfahrt wird die Dammstraße, eine der Hauptstraßen Nauens, überquert. Der Schaffner ist schnell vorgelaufen und hält kraft seines roten, weißgeränderten Fähnchens den Verkehr auf, bis wir zwischen engen Häuserwänden verschwunden sind. Früher wurde diese Einfahrt nach dem Passieren des Zuges sogar noch mit einem soliden Holztor geschlossen.

Kurz nach dem Durchfahren der Häuserschlucht wird die Umgebung etwas freundlicher. Zu beiden Seiten der Strecke sehen wir in Hinterhöfe und mehr oder weniger gepflegte Gärten, die den Verlauf der alten Stadtmauer kennzeichnen. So beschreibt die Strecke einen Viertelkreis um die Stadt und ganz plötzlich sind wir mitten auf dem Lande, während noch der Turm der Nauener Jacobikirche herübergrüßt.

Inzwischen ist der Schaffner, sich von Trittbrett zu Trittbrett schwingend, zu uns gelangt, und nun beginnt der Spaß. Da sein Wechselgeld knapp ist, frage ich ihn, ob ich gleich für Hin- und Rückfahrt lösen könne. Nein, das ginge nicht und wann wir denn zurückfahren wollten? Als er hört, daß dies unmittelbar nach Ankunft auf der Endstation mit dem gleichen Zuge geschehen soll, setzt er sich vorsichtshalber erst einmal, sieht uns etwas beunruhigt an und fragt, wozu wir denn eigentlich nach Senzke wollen, wenn wir nach ganzen neun Minuten Aufenthalt wieder die Reise in entgegengesetzter Richtung antreten wollten. Unsere Antwort: Um einmal mit der Kleinbahn zu fahren! Als er auch noch erfährt, daß wir vom anderen Ende Berlins kommen, ist er nicht mehr zu halten. So was Verrücktes sei ihm noch nicht vorgekommen, meint er lachend, daß jemand extra hierherkommt, um mit der ollen Pfefferminzbahn zu fahren. Aber wie das so ist, wenn man Interesse für die Arbeit eines Menschen zeigt, so wird er auch gern etwas darüber erzählen. Unser Schaffner bildet hierin keine Ausnahme. So erzählt er uns aus der Geschichte seiner Bahn, was ich hier gekürzt wiedergeben möchte. Die Osthavelländische Kreisbahn nahm den Betrieb auf der 42,6 km langen Strecke Rathenow–Senzke–Nauen und der etwa 8 km langen Strecke Paulinenaue–Senzke als Stichbahn zur Hamburger Strecke am 1. April 1900 auf. Der ursprüngliche Wagenpark, dem auch Wagen 3. Klasse mit 2. Klasse- und Postabteil angehörten, fiel ebenso wie die letzten 15 Streckenkilometer von Kriele bis Rathenow dem 2. Weltkrieg zum Opfer. Die jetzigen Personenwagen sind sächsischer Abstammung, während die Lokomotiven jedoch

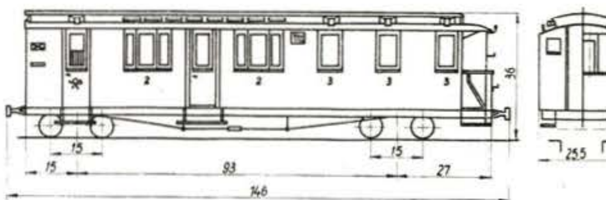


Bild 2 Alter 2.- und 3.-Klasse-Personenwagen mit Postabteil der ehemaligen Havelländischen Kreiskleinbahn (Maße für die Nenngröße H0)

noch aus der Gründungszeit stammen. Er wies darauf hin, daß wir gerade von der „Röchelanna", der 99 4512 gezogen würden, während in Nauen noch die „Pustelliese", die „Schrottminna" und eine kleine Diesellok, beheimatet seien. Früher waren die Lokomotiven in Rathenow und Nauen stationiert. Jede Lok bediente von ihrem Ausgangsbahnhof aus die Strecke nur bis Senzke, der Grenze des „Direktionsbezirkes". Für die durchgehenden Züge war in Senzke Lokwechsel. Aber auch hier befindet sich ein kleiner Lokschuppen, der einst die Lok „Pauline" aus Paulinenaue aufnahm.

Während des Plauderns mit dem freundlichen Schaffner sind wir mittlerweile nach Lietzow gelangt, wo gerade eine spektakelnde Gänseherde über die Straße zieht. Hier steigt eine Gruppe Schuljungen zu, die der Schaffner mit besonderer Freude empfängt. Er sperrt sie sogleich in ein leeres Abteil, und da sie ihn tags zuvor um das Fahrgeld geprellt hatten, müssen sie jetzt ohne Murren um den Preis ihrer Freizeit das Versäumnis nachholen. Die Schadenfreude der übrigen Fahrgäste, die übrigens alle miteinander bekannt zu sein scheinen, ist ihnen sicher.

So zuckeln wir weiter, vorbei an dem Dorf Berge mit seinem kleinen Dom durch herrlich leuchtendgelbe Rapsfelder und saftige Wiesen des Havellandes.

Doch schon kommt Ribbeck in Sicht und mit ihm die Erinnerung an die alte Geschichte vom Birnbaum auf dem Friedhof (kennen Sie noch das Fontane-Gedicht?). Während des kurzen Aufenthalts, bei dem sich am Bahnhof wieder neue alte Bekannte treffen, ölt der Lokführer erst einmal Kreuzkopf und Gleitbahn und allerlei Gelenke seiner „Röchelanna", denn bei der vorangegangenen Berg- und Talfahrt wurde das Maschinchen ganz schön angestrengt.

Ribbeck entschwindet in einer Kurve und das Züglein dampft an einer Schafherde vorbei in ein Robinienwäldchen hinein, dessen Boden bedeckt ist von blühendem Hahnenfuß. Dampfpfeife und Glocke beginnen ein warnendes Konzert, denn gleich kreuzen wir die Hamburger Chaussee. Es ist noch nicht lange her, daß ein schwerer Fernlaster eine der Lokomotiven an dieser gefährlichen Kreuzung umwarf.

Unmittelbar an der Chaussee liegt Selbelang, dessen Empfangs-„Gebäude" aus einem ausgedienten Güterwagenoberteil besteht. Zwei GG-Wagen stehen bereit, um auf der Rückfahrt mitgenommen zu werden. Dafür werden jetzt einige Güterwagen aus dem Zug rangiert, der damit endlich etwas kürzer wird, sich nunmehr nach Süden wendet und einem schönen, baumbestandenen Landweg bis nach Retzow folgt. Auch hier wird wieder rangiert. Ein leerer Rungenwagen wird vom Sägewerk erwartet, um kurze Zeit später, beladen mit Brettern, den Weg nach Nauen antreten zu können.

Nun sind es nur noch wenige Kilometer bis zum Ziel Senzke, dem früheren Knotenpunkt. Nachdem das einsame Dorf Pessin passiert ist, beginnt wieder ein kräftiges Prusten, denn es geht die Rampe zur Brücke über den Havelländischen Hauptkanal hinauf. In diesem lärmen badende Kinder, die unseren Zug jubelnd begrüßen und während der Vorbeifahrt eine Sondervorstellung ihrer Springkünste geben.

Jetzt aber geht es wieder abwärts, und im Leerlauf mit klappernder Steuerung durch eine letzte Krümmung fahren wir nach knapp anderthalbstündiger Reise in den Zielbahnhof ein, der nur noch ein schwaches Abbild seiner einstigen Größe darstellt.

Die wenigen Fahrgäste haben sich schnell in alle Winde zerstreut und es herrscht eine sonntägliche Stille. Unsere „Röchelanna" hat sich nach dem Abkuppeln sofort zur „Tränke" begeben. Während der etwas unterernährt wirkende Wasserkran bemüht ist, ihren geräumigen

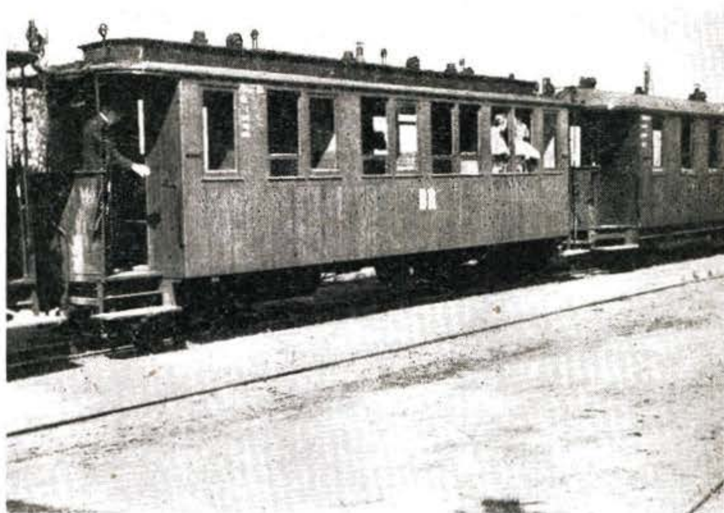


Bild 3 Ein Kleinbahnzug im Bahnhof Senzke



Bild 4 „Röchelanna" beim Rangieren

Bild 5 Alter zweiachsiger Gepäckwagen



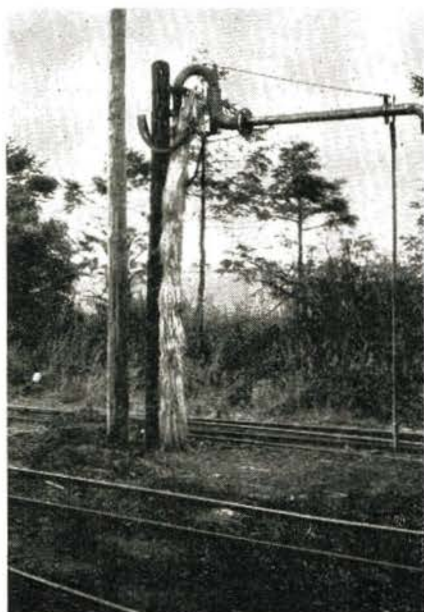


Bild 6 Der „unterernährte" Wasserkran, wohlverpackt für den Winter Fotos: L. Nickel, Berlin

Bauch zu füllen, haben wir nun einige Minuten Zeit, uns auf dem Bahnhof, der wie eine Dorfstraße wirkt, umzusehen. Es ist eine dreigleisige Harfe mit zwei in einem engen Bogen liegenden Abstell- bzw. Ladegleisen, die früher einmal den Anfang der Strecke nach Paulinenaue bildeten.

Zwei weitere Gleise führen in den kleinen Lokschuppen und in den Draisinenschuppen, der früher eine Motordraisine beherbergt haben mag.

Hinter dem Wasserkran und der letzten Weiche ist noch ein kurzes Stück der Strecke über Haage nach Kriele zu erkennen, wo dann, zum zweiten Mal am Havelländischen Hauptkanal angelangt, die Strecke endgültig zu Ende ist. Dorthin fährt jedoch nur der zweite und letzte Zug des Tages, der erst spät abends zurückkehrt. Nanu, da hat sich doch unsere Maschine nach dem Rangieren einiger Wagen ganz heimlich vor den Zug gesetzt und dampft gemütlich und ohne jedes Signal einfach ab!

Zum Glück können wir nach kurzem Spurt noch auf die letzte Plattform springen. Aber hier sind wir festgenagelt, denn in den Wagen können wir nicht hinein. Es hat jemand die Klinke abmontiert! So bleiben wir eben draußen trotz aufkommender Gewitterstimmung und stellen erleichtert fest: Es gibt doch noch echte Kleinbahnatmosphäre!

HORST JAHR, Saalfeld (Saale)

Werbeschau der Arbeitsgemeinschaft Saalfeld

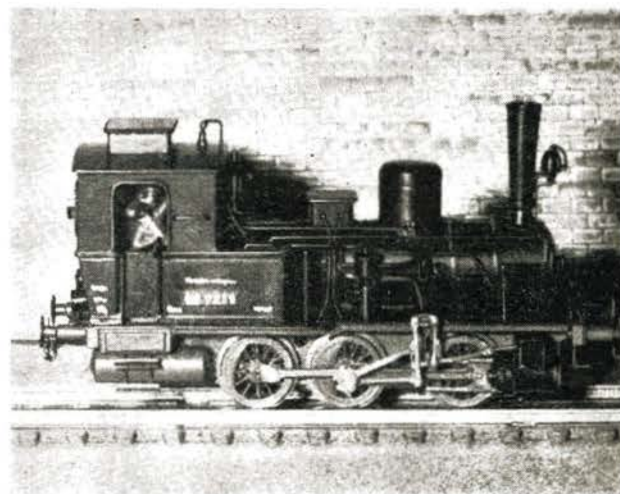
Die Arbeitsgemeinschaft 4/20 Saalfeld/Saale veranstaltete in der Zeit vom 23. bis 27. Oktober 1964 unter dem Motto „Schienen-Hobby" ihre erste Modellbahn-Werbeschau. Gleichzeitig hatte die Spezialverkaufsstelle des Konsumkaufhauses „INKO" einen Sonderverkauf von Modelleisenbahnartikeln und auch Beratungsstunden für die Modelleisenbahnfreunde eingerichtet. Diese Verkaufsstelle stellte auch Sachpreise im Wert von 350,– MDN zur Verfügung.

16 Modellbahnfreunde zeigten ihre Anlagen, Triebfahrzeuge und Hochbauten. 2345 Besucher fanden viel Lob und Anerkennung für die sehr gut gelungenen Modelle. Von den Besuchern wurde auch gewünscht, daß solche Ausstellungen jährlich wiederholt werden sollten.

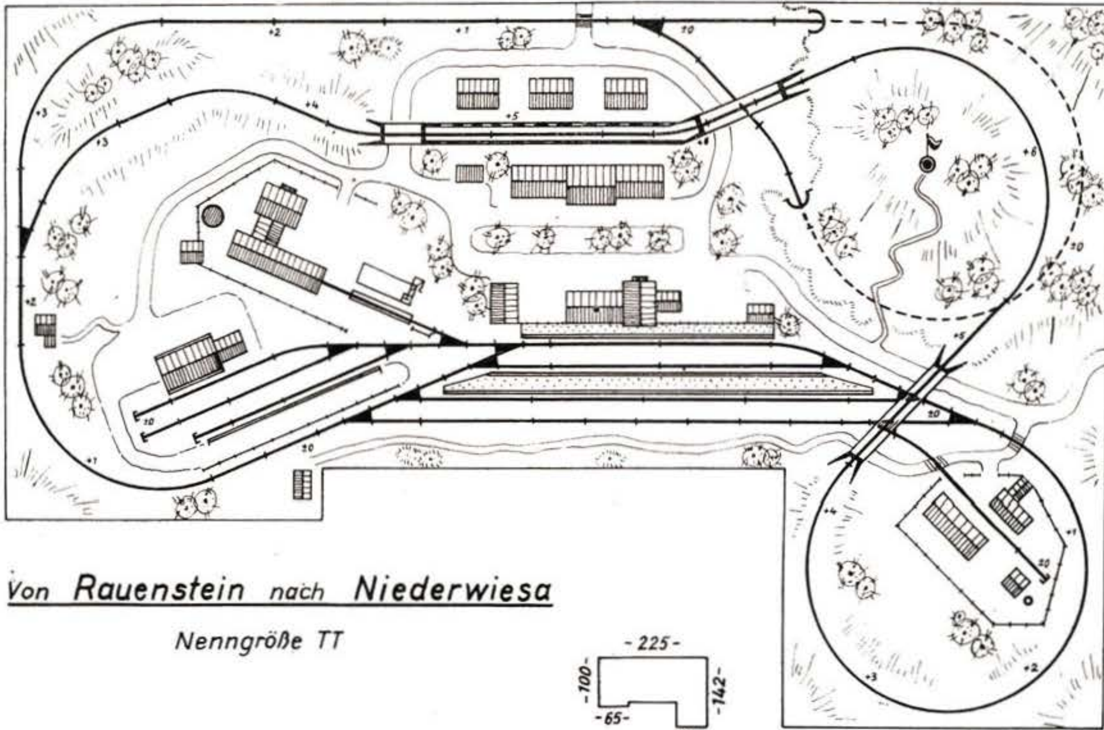
Bild 1 Einen 1. Preis in der Gruppe „Anlagenbau" erhielt Herr H. Knoblauch für die hier gezeigte Modelleisenbahn

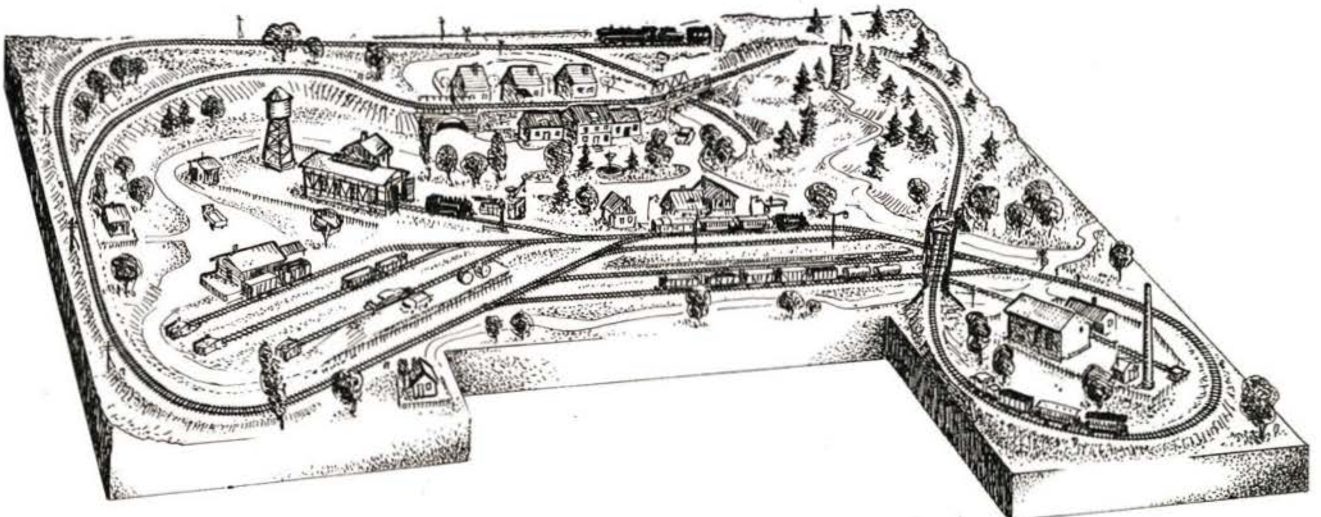


Bild 2 Ebenfalls einen 1. Preis konnte Herr H. Kellner mit dem Modell der Lok der Baureihe 89 erringen
Fotos: M. Greiner, Saalfeld (Saale)



GLEISPLAN DES MONATS (TT)





● daß auf der meterspurigen Transandenbahn (Chile–Argentinien) bei maximaler Steigung 1 : 12,5 dieselelektrische Triebwagen (Bo' Bo') (Bo' Bo') (Bo' Bo') ohne Zahnradantrieb verkehren? Lediglich sind als zusätzliche Bremse noch Zahnräder in den Mitteldrehgestellen auf besonderen Laufachsen angebracht.

● daß die DB nach Außerdienststellung aller Dampflokomotiven ihre Reisezugwagen nur noch elektrisch heizen will? Versuchsweise wurden einige Diesellokomotiven der Baureihe V 160 mit einem zusätzlichen 500-PS-Diesel-Stromerzeugeraggregat ausgerüstet, daß 360 kW Heizleistung abzugeben vermag. Wird die Heizung nicht gebraucht oder zeitweise abgeschaltet, dann kann die Leistung des zusätzlichen Dieselmotors zur Erhöhung der

WISSEN SIE SCHON ...

Antriebsleistung verwendet werden. Solche Lokomotiven erhalten die Reihenbezeichnung V 162.

● daß die DB weiterhin eine Versuchslokomotive V 169 baut, die für gleiche zusätzliche Aufgaben wie die V 162 ein Gasturbinenaggregat von 1000 PS erhält? Es handelt sich um eine in der Luftfahrt (Hubschrauber) erprobte Gasturbine, die bei einem größten Durchmesser von 600 mm, einer Länge von 1850 mm nur eine Masse von 160 kg hat und mit einer Drehzahl von 19 500 U/min arbeitet.

● daß die vierachsigen dieselhydraulischen Lokomotiven 69 001 und 69 002 der Französischen Staatsbahn (SNCF) mit 84 t Dienstmasse, einer Leistung von 1200 PS je Achse oder 57,1 PS/kg Dienstmasse hinsichtlich dieser spezifischen Leistungswerte von keiner Diesellok der Welt auch nur annähernd erreicht werden?

Dipl.-Ing. E. Wohllebe, Dresden

● daß es an der Eisenbahnstrecke Glauchau–Wechselburg einen Bahnhof mit dem Namen Amerika gibt?

Foto: G. Illner, Leipzig





Für Ausbildungszwecke baute der 64jährige Ex-Lokomotivführer Karl Wagner aus Wehr bei Säckingen im Auftrag der westdeutschen Bundesbahn in zweijähriger Arbeit diese Modelleisenbahn, die jetzt in den Kaufhäusern der verschiedensten Großstädte den großen und kleinen Interessenten vorgeführt wird. Ein gleichzeitiger Betrieb von zehn Zügen ist auf den 250 Meter langen Gleisen möglich.

Foto: Zentralbild

Gekittete „Lötstellen"

Modelleisenbahner aller Altersstufen beschäftigen sich mit dem Problem, wie man den Erfordernissen, die die Technik, die meist engen Raumverhältnisse und Mutters gute Sachen im Zimmer an uns stellen, alle unter einen Hut bringen kann.

Ein besonderes Problem ist dabei die Herstellung von gut leitenden Verbindungen. Der Fachmann sagt, dazu verwendet man Lötkolben, Lötfett und Lötzinn, dann wird alles gut. Aber das Lötfett macht Fettflecke, das herabtropfende Lötzinn gar Brandlöcher auf Tischplatten und Decken und Fußböden und der Lötkolben, unvorsichtig abgelegt, verbrennt das, worauf er zu liegen kommt. Der kleine Bruder muß aus dem Zimmer, damit er keinen Unfug anstellt. Die Dämpfe geben dem Zimmer auch noch so einen gewissen Geruch, der Mutter zu der Äußerung veranlaßt: „Könnt ihr das nicht in der Küche machen?" – Wie soll man dann die ganze Anlage in die Küche schaffen?

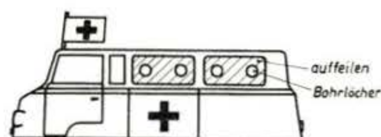
Schluß mit dieser Plage ist mein Vorschlag! Ihr so oder ähnlich geplagten Modelleisenbahner nehmt zur Herstellung von leitenden Verbindungen aller Art den im Handel erhältlichen Metall-Kitt. Beide Verbindungsstellen werden mit etwas Metall-Kitt versehen und sogleich zusammengefügt. Etwas Blasen beschleunigt den Verfestigungsvorgang, und schon habt Ihr eine feste, gut leitende Verbindung. Im Bedarfsfall kann über die verbundenen Teile noch etwas Metall-Kitt getropft werden. Seitdem ich dieses Verfahren anwende, gibt es keinen Ärger mehr mit Mutter, Brüderchen und Wackelkontakten.

Dipl.-Ing. Rolf Heisig, Berlin

Ein Sanitätsfahrzeug für die Modellbahn

Man besorge sich einen beigefarbenen Barkas-Kleintransporter vom Typ B 1000, eine Tube Agol oder Duosan, einen Streifen Zelluloid, eine Stecknadel und etwas weißes Papier. Vom B 1000 werden vorsichtig das Fahrgestell mit Hilfe eines kleinen Schraubenziehers und die Scheiben mit einem Messer entfernt. Ist das geschehen, bohre man in Fensterhöhe auf jeder Seite mehrere Löcher durch das Oberteil. Diese Löcher werden zu Fenstern ausgefeilt (siehe Bild). Nun ist der Zelluloidstreifen – mit hintergeklebtem weißen Papier – hinter die Fenster einzupassen. Jetzt wird die Stecknadel auf 13 mm gekürzt und aus Papier ein weißes Fähnchen (6 × 6 mm) angefertigt. Darauf kommt ein rotes Kreuz. Die Stecknadel wird erhitzt und auf der Fahrerkabine links über der Frontscheibe durch das Dach gestochen.

Auch die Seitenwände des Fahrzeuges erhalten unter den Mittelfenstern je ein rotes Kreuz. Hierfür eignen sich besonders die kleinen roten Kreuze der Beitragsmarken für Freunde des Deutschen Roten Kreuzes.

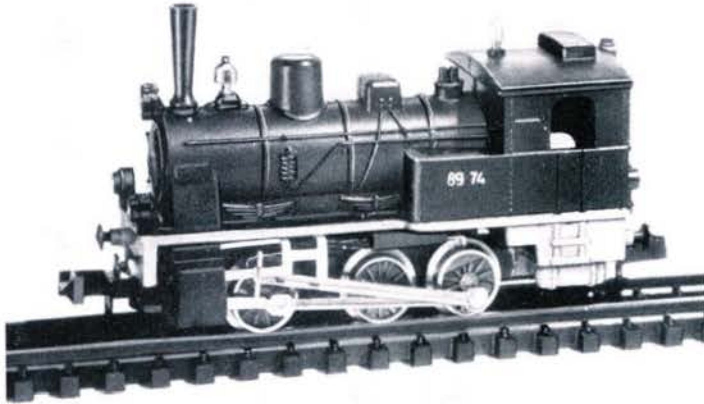


Dieter Ulbricht, Breitenbach

Arnold-rapido-Bahn in der Nenngröße N

Die westdeutsche Arnold-rapido-Bahn war die erste Modellbahn in der Nenngröße N (Spurweite 9 mm, Maßstab 1 : 160, Zweileiter-Gleichstrom 12 Volt). Mit der ständigen Sortimentserweiterung (jetzt schon 10 verschiedene Triebfahrzeuge und 50 verschiedene Wagen) ist der Wunsch nach einem technisch ausgereiften Modellbahnsystem kleinster Spurweite erfüllt worden.

Der Arnold-rapido-Bahn folgten fast zu gleicher Zeit Piko und Trix mit N-Modellen in bester Qualität. Über die Erweiterung des N-Programms des VEB Piko werden wir im nächsten Heft ausführlich berichten.



1

WIR STELLEN VOR • WIR STELLEN VOR • WIR STELLEN VOR

Bild 1 Die Arnold - T 3. Länge über Puffer 60 mm, Masse 70 g. Fahrgestell und Gehäuse in Ganzmetall-Ausführung – Läutewerk aus Messing – vorbildliche Detaillierung und vollautomatische Kupplung federnd auf beiden Seiten.

Bild 2 Der Schornstein der Lokomotive hält als Schraube Gehäuse und Fahrgestell zusammen. Der Kleinstmotor braucht nur auf Distanzbolzen gesteckt zu werden.

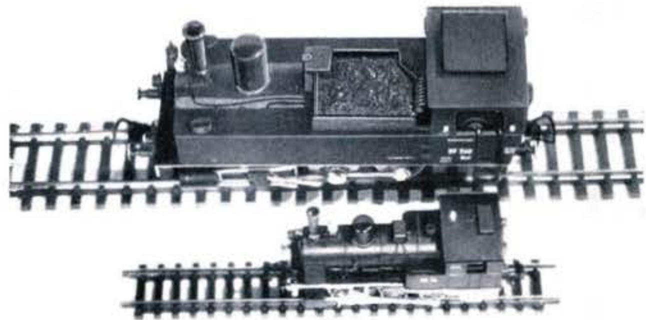
Bild 3 Größenvergleich der Piko-892 (H0) und der Anold-T 3 (N).

Bild 4 Gedeckter Arnold-Flachdachwagen. Auch hier hervorragend die Detaillierung und die Beschriftung. Länge über Puffer 55 mm.

Bild 5 Offener Wagen von Arnold; Länge über Puffer ebenfalls 55 mm.

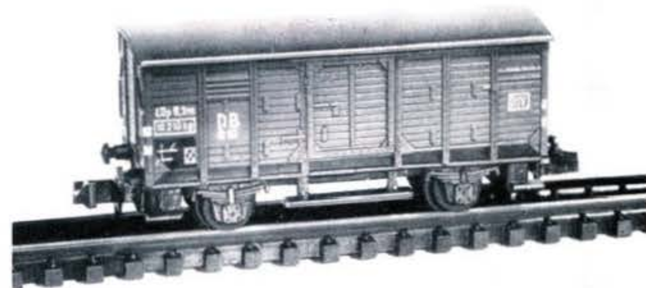
Fotos: M. Gerlach, Berlin

3

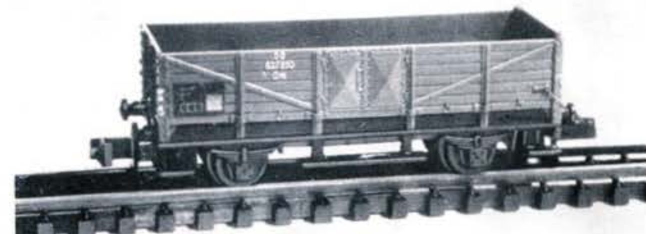


2

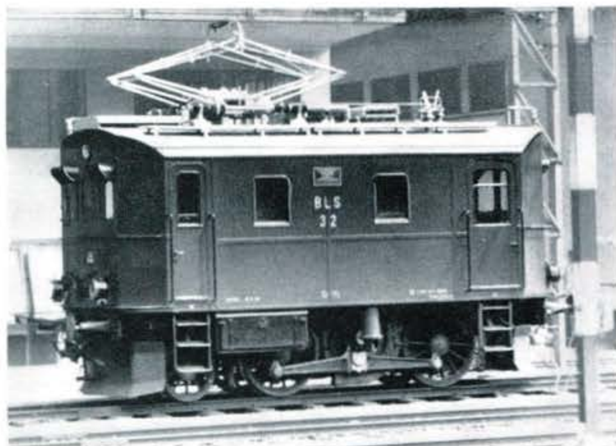
4



5







Kleiner geht es bald nicht mehr. Eine elektrische Rangierlok der Berner Alpenbahn-Gesellschaft „Bern–Lötschberg–Simplon" (BLS). Interessant ist die Anordnung nur einer Laufachse unter dem Führerstand.

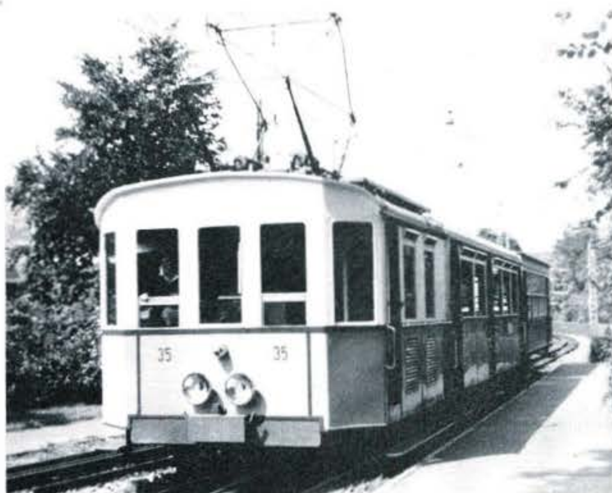
Foto: H. R. Kirsten, Dresden



Am 24. 11. 1964 wurde dem Eisenbahnmuseum in Utrecht die Borsig-Lok „Nestor" übergeben. 1880 gebaut, ist sie schon im Jahre 1934 dem Museum geschenkt worden. Da aber kein Platz vorhanden war, wanderte sie von Lokdepot zu Lokdepot, wurde von englischen Fliegern beschossen und zuletzt von der faschistischen Wehrmacht gesprengt. Schließlich ist die Lok dann 1960 restauriert worden und konnte jetzt ihren endgültigen Platz einnehmen.

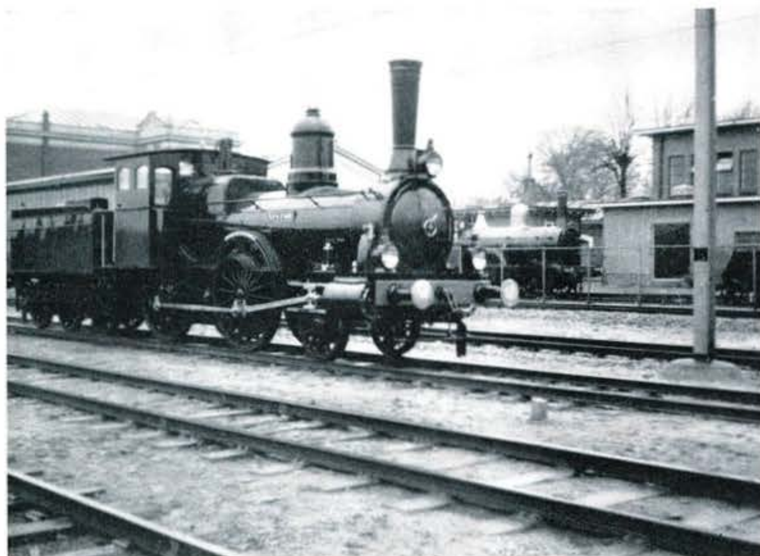


Foto: J. H. v. Piggelen, Utrecht Holland



Budapester Zahnradbahn. Von den Touristen gern benutzt, bringt sie ihre Fahrgäste jederzeit sicher und bequem in die Ausflugsgegenden am Rande der ungarischen Hauptstadt.

Foto: R. Knöbel, Dresden





Modellbahnfirmen antworten

VEB Olbernhauer Wachsblumenfabrik (OWO):

„Wenn über Gebäudemodelle an dieser Stelle noch nicht oder sehr wenig geschrieben wurde, so mag es nicht daran liegen, daß auf diesem Gebiet von seiten der Industrie nichts oder nur wenig getan wurde, sondern daran, daß Zubehör immer im Schatten des rollenden Materials steht. Gewiß ist es schön, eine bis auf das feinste detaillierte Lok oder einen Wagen zu betrachten. Aber was ist dieses Modell ohne Landschaft und ohne Umgebung? Es ist richtig, daß es nicht immer eine einsame Waldgegend sein muß, auch Städte und Großstädte haben ihre Reize. Die Wünsche auf diesem Gebiet können so verschieden sein, daß es der Industrie nicht immer möglich ist, den richtigen Geschmack zu treffen. Für solche Fälle gibt es genügend Einzelteilpackungen, mit deren Hilfe die vorgefertigten Baukästen leicht in individuelle Modelle umgewandelt werden können.

Wenn das Sortiment hier und da noch verschiedene Lücken aufweist, so mag das zum Teil an einigen Verkäufern liegen, die eben nur immer ein Haus oder einen Bahnhof sehen, nicht aber den Unterschied der einzelnen Gebäude, die erst die Harmonie einer Landschaft prägen. Solange von einigen Handelsorganen Modelle noch immer nur nach Stückzahl, weniger nach Gestaltung und Aussehen gekauft werden, muß es naturgemäß Sortimentslücken geben. Viele Firmen im In- und Ausland haben sich schon mit Großstadtbauten versucht. Sie mußten meist die Produktion auf Grund der geringfügigen Nachfrage wieder einstellen. Es hat also den Anschein, daß alle Modellbahnanlagen einen ländlichen Charakter haben. Gewiß, eine Großstadt braucht viel Platz, und den hat doch kein Modelleisenbahner. Eine Ausnahme bilden die zukünftigen N-Spur-Anlagenbauer. Ihnen zur Freude sei gesagt, daß OWO ihre Wünsche betreffs Großstadtmodellen erfüllen wird. Vom Großstadtbahnhof mit Bahnsteighalle bis zum Hochhaus wird es hier demnächst einiges geben. Aber auch die anderen Modelleisenbahner brauchen nicht auf ihre Stadt verzichten. Es gibt viele Klein- und Mittelstädte, die sich sehr schön zur Gestaltung einer Modellbahnlandschaft eignen. Im neuen OWO-Kombi-Sortiment (eine geschickte Materialkombination von Plaste und Pappe) gibt es viele Fachwerkbauten, historische Bauten, Stadttore, Kirchen, kleines Beiwerk wie Weinreben und Hopfenplantagen.

Für die Freunde unserer Plastmodelle gibt es in der Nenngröße H0 zwei neue Bahnhöfe: Bahnhof „Fichtenhain", ein schönes Landschaftsmodell, und Bahnhof „Hohenfels", ein modernes Empfangsgebäude. Außerdem bringt OWO noch eine Plast-Neuheit: Ein Landhaus aus einem Stück gespritzt. Es läßt sich in jeder Anlage als Hintergrundmodell einbauen. Weiterhin paßt es maßstäblich zur neuen Nenngröße N. Dieses Modell liegt preislich so günstig, daß sich jeder Modellbahner eine größere Siedlung leisten kann. Wir bringen das Modell als Bausatz auf den Markt. Mit etwas Fantasie und Geschick läßt sich dieses leicht zum Bau einer Gruppen- oder Reihensiedlung verwenden."

Schiefner — *Werkleiter*
Seidel — *Entwicklungsleiter*

TeMos-Werkstätten für Modelleisenbahn-Zubehör:

Herr Herbert Franzke, Inhaber der TeMos-Werkstätten, möchte nicht zu den letzten gehören, die dem Modelleisenbahner etwas über die künftigen Pläne sagen will. Bevor wir zu den Einzelheiten kommen, vorher noch einige Erklärungen. Die Firma Herbert Franzke KG ist eine der ältesten Firmen, die sich mit der Herstellung von Gebäudemodellen und sonstigem Zubehör befaßt. Obwohl in unserem Leitartikel (Heft 1/65) nicht besonders erwähnt, gehören die TeMos-Werkstätten zu denjenigen, die einen soliden Ruf bei den Modelleisenbahnern genießen. Das gilt auch für andere Firmen. Wir bitten jedoch um Verständnis, daß wir aus Platzgründen nicht alle Firmen namentlich nennen konnten. Um unsere Behauptung des soliden Rufs zu beweisen, sei noch erwähnt, daß die TeMos-Werkstätten im Jahre 1963 20 und im Jahre 1964 19 neue Modelle – in der bekannten Qualität – auf den Markt gebracht haben.

Doch nun zur Frühjahrsmesse 1965. Folgende H0-Neuentwicklungen werden angeboten: Tanklager mit drei liegenden Kesseln, Behelfs-Diesellok-Tankstelle, Kastenbrücke in Fachwerkbauweise als Bausatz, Geländestück mit See und Bootshaus (Schuppen), Geländestück mit Wasserlauf und Steg, Geländestück mit Wasserlauf (als Ergänzungsstück). Folgende TT-Neuentwicklungen werden angeboten: Empfangsgebäude „Ulmenau" fertig und als Bausatz, Stellwerk als Bausatz, größere Bekohlungsanlage mit Wasserkran und Drehkran.

Als nächstes steht auf dem Entwicklungsprogramm ein moderner Lokschuppen in der Nenngröße H0 für Schlepptenderlokomotiven sowie das Empfangsgebäude für einen Insel-Bahnhof in der Nenngröße H0.

Beide Firmen (OWO und TeMos) haben uns auch schon Fotos ihrer Neuheiten zugesandt. Leider war die Zeit für eine Klischeeherstellung nicht mehr ausreichend. Im Messebericht des nächsten Heftes werden wir jedoch die wesentlichsten Neuheiten auch im Bild vorstellen.

Die Redaktion



Im VEB Piko, Sonneberg, entsteht die neue Modelleisenbahn der Nenngröße N (Spurweite 9 mm, Maßstab 1 : 160). In den letzten Tagen des Jahres 1964 hatten Vertreter des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes und unsere Redaktion Gelegenheit, die Produktionsstätte in Sonneberg zu besuchen. Anläßlich dieses Besuches wurden auch Fragen der weiteren Entwicklung des Modellbahnsortiments besprochen (siehe auch den Beitrag auf Seite 34 des Heftes 2/65). Unser Bild zeigt von links nach rechts: Ing. H. Reinert, Generalsekretär des DMV, Ing. K. Gerlach, Verantwortlicher Redakteur der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner", Modellbahnfreund G. Grossert, Dipl.-Ing. oec. Horn, Werkdirektor des VEB Piko, Prof. Dr.-Ing. habil. H. Kurz, Vizepräsident des DMV.

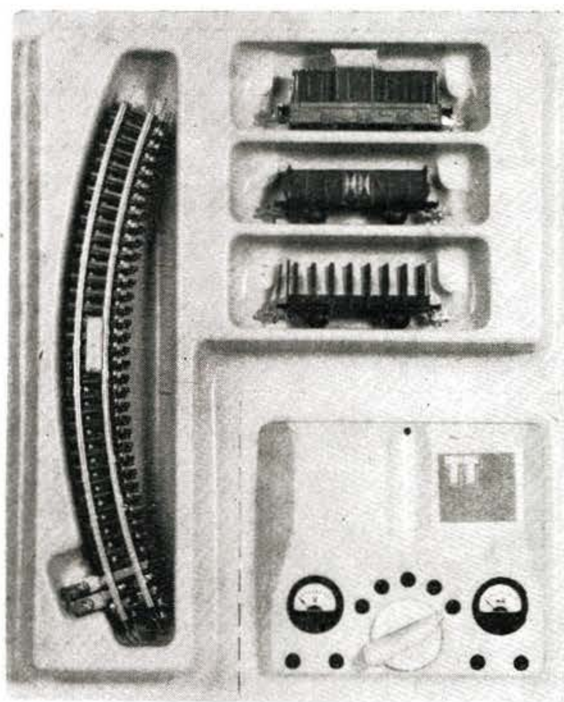
Foto: H. Linz, Berlin

Die TT-start-Spieleisenbahn

Für jugendliche Liebhaber der kleinen Eisenbahn hat die Firma Zeuke & Wegwerth KG, Berlin, die preiswerte TT-start-Spieleisenbahn geschaffen, die mittels zweier normaler Taschenlampen-Flachbatterien zu je 4,5 Volt betrieben werden kann. Sie wird dem Kunden in einer modernen Schaupackung mit eingebautem Batterie-Fahrpult angeboten, daß das Einstellen von zwei verschiedenen Geschwindigkeitsstufen, Halt sowie Vor- und Rückwärtsfahrt ermöglicht. So hat man schon für wenig Geld alles beisammen, was für einen vollwertigen Fahrbetrieb erforderlich ist.

Das TT-start-Sortiment besteht aus vier Grundausrüstungen und zwei Erweiterungspackungen „Progress L" und „Progress R". Je nach Geschmack kann man für die Grundausrüstung einen Güterzug mit Diesel- oder Dampflokomotive wählen. Auch ein Personenzug mit Diesel- oder Dampflokomotive wird angeboten.

Wer den Wunsch hat, die TT-start-Grundausrüstung zu erweitern, dem stehen die sehr preisgünstigen beiden Packungen „Progress L" und „Progress R" zur Verfügung, die je eine Weiche, einen Wagen und weitere Gleisstücke enthalten und unabhängig voneinander verwendbar sind. Erwirbt man beide Zusatzpackungen zusammen, sind bereits vielfältige Möglichkeiten eines interessanten Aufbaus und eines abwechslungsreichen Fahrbetriebes gegeben. Die beiden TT-start-Lokomotiven werden ebenso wie alle anderen Zeuke-TT-Triebfahrzeuge der bisherigen Hobby-Ausführung mit dem bewährten Zeuke-TT-Einheitsmotor für 2 bis 12 Volt Gleichspannung ausgerüstet. Das hat den bedeutenden Vorteil, daß man jede TT-start-Lokomotive auch auf jeder normalen TT-Modellbahnanlage einsetzen und mit einem handelsüblichen Netzanschlußgerät betreiben kann! Der jugendliche Eisenbahnfreund hat also jederzeit die Möglichkeit, vom bisherigen Batterie-Spielbetrieb auf den anspruchsvolleren Modellbahnbetrieb überzugehen, ohne daß dabei ein einziges Teil der TT-start-Bahn unbrauchbar wird. Für die „Modellbahnpremiere" des jugendlichen Eisenbahnliebhabers ist die TT-start-Batteriebahn besonders geeignet. Wem jedoch der Batteriebetrieb nach einiger Zeit nicht mehr zusagen sollte, der wird sich gern den ab IV. Quartal dieses Jahres in den Handel kommenden preiswerten TT-start-Transformator zulegen und damit in den vollen

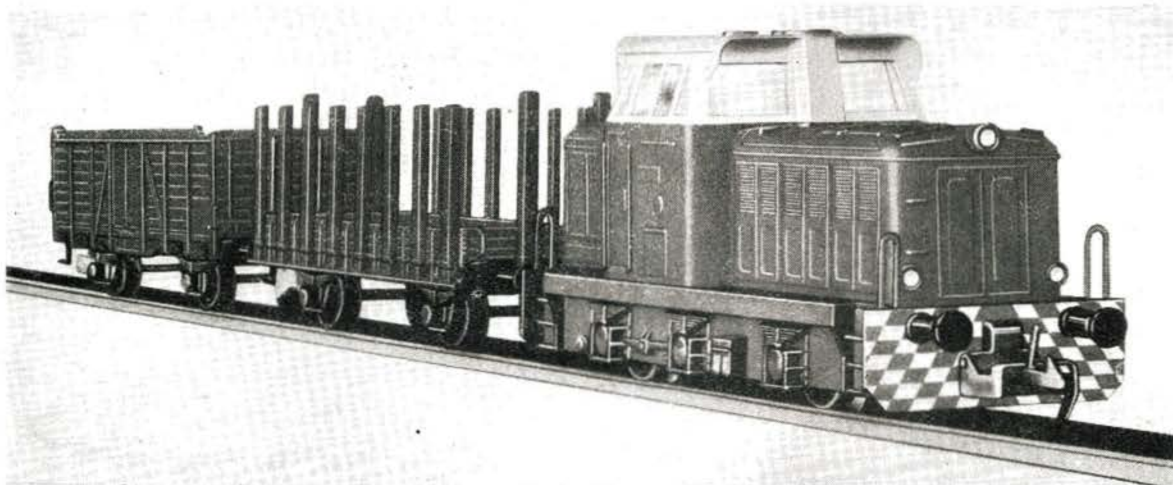


Genuß der jederzeit betriebsbereiten TT-start-Spieleisenbahn kommen.

Um es also nochmals klar herauszustellen: Die Lokomotiven der TT-start-Bahn sind nicht etwa mit neuen Motoren (für 4,5 Volt, wie fälschlicherweise angenommen werden könnte) ausgerüstet, sondern sie weisen ebenfalls den für alle Zeuke-TT-Triebfahrzeuge konstruierten Einheitsmotor für 2 bis 12 Volt Gleichspannung auf! Den Verwendungsmöglichkeiten dieser Bahn sind also keine Grenzen gesetzt.

Die TT-start-Grundausrüstungen wie auch die Zusatzpackungen sind mit ausführlichen Betriebsanleitungen und Vorschlägen zum Aufbau von Gleisanlagen versehen.

Fotos: P. Dettloff, Berlin





Zum Leitartikel „Jetzt hat die Modellbahnindustrie das Wort!" (Heft 1/65)

In diesem Jahr werden zwei neue Triebfahrzeuge im Handel erhältlich sein, nämlich die tschechoslowakische Diesellok T 334 und die elektrische Lokomotive der Baureihe E 499 der ČSD. Weitere Triebfahrzeuge, die E 94 und die V 36, sind bereits in der Entwicklung.

An weiteren Fahrzeugen kommen 1965 der Klappdekkelwagen Kmm und der offene Güterwagen der Französischen Staatsbahn mit der Aufschrift EUROP in den Handel. In Vorbereitung befinden sich ein Silowagen und der vierachsige Großraum-Selbstentladewagen 00t; im Anschluß daran werden die TT-Freunde mit einem Speisewagen und einem Güterzug-Gepäckwagen rechnen können. Darüber hinaus sind weitere interessante Neuheiten in Vorbereitung.

Nun haben wir noch eine Bitte an alle TT-Modellbahnfreunde.

Teilen Sie uns (der Firma Zeuke & Wegwert KG, die Red.) auf einer Postkarte Ihre Wünsche hinsichtlich der Neuentwicklung von Lokomotiven und Wagen mit! Schreiben Sie drei Lokbaureihen und drei Wagengattungen auf und schicken Sie uns die Karte ohne weitere Erläuterungen und zusätzlichen Text bis zum 31. Mai 1965 zu. Wir danken Ihnen für Ihr Interesse und hoffen auch, auf diese Weise bestätigt zu bekommen, daß wir uns auf dem richtigen Gleis befinden.

Zeuke & Wegwerth KG
117 Berlin-Köpenick
Grünauer Str. 29

Wer weiß Rat?

„Erst seit einem Jahr beschäftige ich mich mit dem Bau einer H0-Anlage. Ich bin deshalb in Sachen Modelleisenbahn noch ein Anfänger. Gegenwärtig bin ich dabei, einen Personenzug zu bauen, der aus den bekannten kurzgekuppelten Reko-Wagen besteht. Nachdem ich nun zwei Wagen nahezu fertig habe, bin ich auf ein Problem gestoßen, das ich nicht lösen kann. Es geht dabei um die Beschriftung der Modelle — dem Vorbild entsprechend. Ich habe schon alles mögliche versucht, jedoch ergibt sich trotz großer Mühe keine optimale Sauberkeit in der Ausführung. Die Farbe läuft meist aus, und infolge der Kleinheit der modellgerechten Schrift kommt es immer wieder zu unbefriedigenden Ergebnissen. Vielleicht können andere Modelleisenbahner einmal einige praktische Ratschläge geben".

Peter-Jochaim Müller, Magdeburg

Haftreifen für die Baureihe 75⁵

Kürzlich erwarb ich das an sich hervorragende Modell der Lok der Baureihe 75⁵. Ich bin allerdings von der Leistung etwas enttäuscht. Bei Steigungen, die von Zügen (vierteiliger Doppelstockzug oder zehnachsiger Personenzug) mit der E 44, V 200 oder der BR 23 gezogen werden, geht der 75er die „Puste" aus — sie schleudert und bewegt sich nicht mehr von der Stelle. Aus diesem Grund möchte ich die Firma Gützold anregen, einmal zu untersuchen, ob sich für die Baureihe 75⁵ (eventuell auch die Baureihe 24), ähnlich wie bei der Baureihe 23 von Piko, eine der Laufachsen zur Stromaufnahme heranziehen läßt, so daß eine der Kuppelachsen mit Haftreifen versehen werden könnte.

Ich habe mit diesen Haftreifen außerordentlich gute Erfahrungen mit der E 69 gemacht, die auf den Rädern einer Seite die BR-23-Haftreifen erhalten hat. Ich konnte diese Manipulation ausführen, da ich mit ‚echter' Oberleitung fahre und somit die eine Seite ohnehin stromlos ist. Die Zugkraft hat sich enorm gesteigert, da jetzt die gesamte Motorleistung auf die Schiene gebracht werden kann".

Wolfgang Maletzke, Berlin

Zum Leserbrief „Gleisplan-Schablonen" (Heft 1/65)

„Die Forderung des Herrn Harry Neumann, Gleisplan-Schablonen für die verschiedensten Gleissysteme in den Handel zu bringen, kann ich nur für gut heißen. Ich habe im Jahre 1964 angefangen, eine H0-Anlage aufzubauen. Diese Anlage ist mir nicht richtig gelungen, da meine skizzierten Gleispläne in der Wirklichkeit nicht stimmten. Gegenwärtig bin ich dabei, mir eine Schablone für das handelsübliche Gleismaterial der Nenngröße H0 im Maßstab 1 : 4 anzufertigen. Ich möchte nochmals die Forderung des Herrn Neumann unterstützen, daß Experten unserer Industrie solche Schablonen schnellstens in den Handel bringen. Damit würde vielen Modellbahnfreunden geholfen sein, maßstabgerechte Gleispläne auf das Papier zu bringen. Dadurch wird der Aufbau einer Anlage sehr erleichtert.

Harry Loewel, Cottbus

Ein Irrtum

... ist uns im Heft 12/64 bei der Berichterstattung über den XI. Internationalen Modellbahnwettbewerb unterlaufen. Auf Seite 360, Bild 12, sind die gezeigten Gebäudemodelle nicht von Herrn Karl Heinz Sperling aus Leipzig, der ebenfalls einen 1. Preis in der Gruppe F/J erhalten hatte, sondern von den jungen Modelleisenbahner Karel Šupik und René Novotný aus Prag, gebaut worden. Diese beiden Modellbahnfreunde gehören zur Arbeitsgemeinschaft der Modelleisenbahner im Pionierhaus Prag-Karlin.

Die Redaktion

Mitteilungen des DMV

Einsendungen der Arbeitsgemeinschaften sind zu richten an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 41II. Die bis zum 8. jeden Monats eingehenden Zuschriften werden im Heft des nachfolgenden Monats veröffentlicht. Abgedruckt werden Ankündigungen über alle Veranstaltungen der Arbeitsgemeinschaften sowie Mitteilungen, die die Organisation betreffen.

Radebeul

Unter der Leitung von Herrn Werner Schneider, Radebeul 2, Ludwig-Richter-Allee 19, hat sich eine neu gegründete Arbeitsgemeinschaft unserem Verband angeschlossen.

Ostritz

Von den Mitgliedern der AG Ostritz wurden im Jahre 1964 über 2000 Aufbaustunden im Rahmen des Nationalen Aufbauwerk geleistet.

Köthen

Die AG Köthen veranstaltet in der Zeit vom 28. März bis zum 11. April eine große Modellbahn-Ausstellung. Es werden zwei Anlagen der AG, zwei Anlagen von Mitgliedern der AG und eine größere Anlage des DMV gezeigt. Diese Anlagen (H0, TT und Schmalspuranlage) sind mittwochs und sonnabends in der Zeit von 14–20, sonntags von 14–18 und an den anderen Wochentagen von 15–18 Uhr zu sehen. Den Ort der Ausstellung bitten wir den Tageszeitungen zu entnehmen. Arbeitsgemeinschaften, die die Ausstellung besichtigen wollen, werden gebeten, sich bei Herrn Herbert Semmler, Köthen, Postfach 11, anzumelden.

Leipzig

Die Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List" führt am Sonntag, dem 4. 4. 1965, eine Besichtigung des Bahnbetriebswerks Leipzig-Süd durch. Interessenten treffen sich um 10 Uhr am Bw-Eingang Herrmann-Liebmann-Straße.

Erfurt

Herr Heinz Beilke, Nordstr. 1, ist Leiter einer neugegründeten Arbeitsgemeinschaft, die unserem Verband beigetreten ist.

Neubrandenburg

Die Arbeitsgemeinschaft hat eine Ausstellungsanlage für die Spezialverkaufsstelle „Modelleisenbahn" des HO-Kreisbetriebes angefertigt, die im Schaufenster der Verkaufsstelle reges Interesse fand.

Zella-Mehlis

Unter der Leitung von Herrn Martin Hill, Rodebachstr. 29, ist eine AG unserer Organisation beigetreten.

Wer hat – wer braucht?

3/1 Suche von der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner"
Hefte 2 und 3 Jahrgang 1952
Hefte 1–6, 8 und 10–12 Jahrgang 1953
Hefte 3, 11 und 12 Jahrgang 1954
Hefte 4–12 Jahrgang 1955
Hefte 1–8 Jahrgang 1956

3/2 Für Mitglieder des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes geben wir ab:
Seitenteile aus 0,5 mm Messingblech für E 10, E 40, E 50, E 320 und E 344.
Preis: 2,50 MDN
Bausatz für den Wagenkasten der Reko-Personenwagen Bg und B 3g sowie für den Reko-Postwagen Post und Post 3. Der Bausatz besteht aus Bodenplatte und Dach und je zwei Seitenteilen, Stirnwänden und Stirnwandtüren.
Preis: 6,– MDN
Lüfterjalousien für E-Lok
Preis 0,35 MDN.
Zuschriften mit Angabe der Mitgliedsnummer sind an die Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List" Leipzig, Hauptbahnhof, zu richten.

Mitteilungen des Generalsekretariats

Es besteht die Möglichkeit, für unsere Mitglieder das im Verlag Transpress erscheinende „Modellbahnhandbuch" zum Vorzugspreis von 12,– MDN zu beschaffen. Die Arbeitsgemeinschaften werden gebeten, ihre Sammelbestellungen bis spätestens 15. Mai 1965 an die Bezirksvorstände bzw. an das Generalsekretariat einzureichen. Wir bitten, diesen Termin unbedingt einzuhalten, weil später eingehende Bestellungen leider nicht mehr berücksichtigt werden können.

Ebenfalls kann der Modelleisenbahn-Kalender 1966 wieder zum Vorzugspreis von 3,10 MDN beschafft werden. Die Sammelbestellungen der Arbeitsgemeinschaften erbitten wir bis spätestens 15. Juni 1965 an die Bezirksvorstände bzw. das Generalsekretariat.

Das Präsidium führte am 6. 3. 1965 seine 13. Sitzung durch. Es wurden der Jahresabschlußbericht für 1964, der Arbeits- und Finanzplan des Präsidiums für 1965 sowie die Finanzrichtlinien und die Richtlinien für die Revisionskommissionen behandelt. Die Finanzrichtlinien und die Richtlinien für die Revisionskommissionen sowie der Jahresabschlußbericht 1964 gehen den Arbeitsgemeinschaften demnächst zu.

Am 25. 2. 1965 fand die Bezirksdelegiertenkonferenz für den Bezirk Berlin statt. Die Anschrift des Bezirksvorstandes Berlin lautet: 1054 Berlin, Wilhelm-Pieck-Str. 142. Zum Vorsitzenden des BV wurde Herr Horst Klingenberg und zum Sekretär Herr Lothar Sniegowski berufen.

Am 25. 1. 1965 promovierte unser Vizepräsident, Herr Ehrhard Thiele, zum Doktor jur. Wir sprechen Herrn Dr. Thiele aus diesem Anlaß die herzlichsten Glückwünsche aus und wünschen ihm weiterhin ein recht erfolgreiches Schaffen.

Werde Mitglied des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes!



BUCHBESPRECHUNG

Zahlreiche Eisenbahner sind im Betriebsdienst beschäftigt, die unmittelbar an der Erfüllung der Transportaufgaben im Eisenbahnwesen mitwirken. Das erfordert aber auch von jedem einzelnen Eisenbahner volles Verständnis und sichere Beherrschung der im Eisenbahnbetrieb angewandten neuen Technik. Ihnen allen soll das Buch **„Eisenbahnbetriebslehre"** Band 1 und Band 2 von Hermann Hahn helfen, die Einzelheiten im Betriebsablauf zu überblicken. Das Werk erhebt Anspruch, die erste zusammenhängende, umfassende und wissenschaftliche Darstellung des Eisenbahnbetriebes in der DDR zu bilden. Allen Eisenbahnern und interessierten Nichteisenbahnern wird es ein wertvoller Ratgeber und Wegweiser sein.

Auf Grund der Stoffülle wurde das Werk in zwei Bänden veröffentlicht. Im ersten Band werden die Grundlagen des Betriebsdienstes und das umfangreiche Gebiet des Fahrdienstes behandelt. Im Unterabschnitt Grundlagen des Betriebsdienstes werden einige Grundbegriffe und Vorschriften erläutert. Es sind weiterhin Kapitel über das die gesamte Betriebsorganisation der DR bestimmende Fahrplanwesen enthalten sowie über das Signalwesen. Im Kapitel Signalwesen verzichtet der Autor auf eine Erläuterung der Signalbegriffe und geht vielmehr auf bestimmte Signalgruppen im Zusammenhang mit der Betriebsdurchführung ein.

Das Kapitel Fahrdienst lehnt sich eng an die Fahrdienstvorschriften an. Einen breiten Raum nimmt hier die Zugfahrtensicherung im Bahnhof und auf der Strecke ein. Weiterhin werden der Rangierdienst, die Zugbildung und der Zugfahrdienst behandelt. Auch Betrachtungen über den vereinfachten Nebenbahndienst sind enthalten.

Im zweiten Band werden betriebliche Untersuchungen und die Aufgabenbereiche der Betriebsleitung, wie Dispatcherdienst, Behandlung von Bahnbetriebsunfällen, betriebliche Maßnahmen bei Bauarbeiten, dargestellt. Im Abschnitt Untersuchungen des Eisenbahnbetriebes fanden weitgehend Gedanken Eingang, die an der Ingenieurschule in Gotha entwickelt wurden. Der letzte Abschnitt beschäftigt sich mit den Anschlußbahnen.

Außer Lehrbuch für Studenten der Ingenieurschule zu sein, soll das Werk vor allem den Praktikern als Nachschlagewerk dienen. Der besondere Wert des Werkes besteht in einer ausgezeichneten Kommentierung der Fahrdienstvorschriften der DR sowie in einer Zusammenfassung sachlich zusammengehörender Teile, die in vielen Dienstvorschriften verstreut sind.

Methodisch ist das Werk so aufgebaut, daß sowohl die für ein Lehrbuch notwendigen pädagogischen Gesichtspunkte, als auch die für ein Nachschlagewerk für die Praxis erforderlichen Straffungen des Stoffes berücksichtigt wurden. Die Einzelabschnitte wurden in der Terminologie aufeinander abgestimmt. Der gesamte Stoff ist verständlich dargelegt. Zahlreiche Skizzen sowie Bilder wurden an geeigneten Stellen zur Veranschaulichung eingefügt und besitzen den Text ergänzende oder unterstützende Funktion.

Das Werk ist 1204 Seiten stark, enthält 431 Bilder und 104 Tafeln. Der Preis beträgt für den Band 1 22,– MDN und für den Band 2 18,– MDN. *Mü*

Selbst gebaut

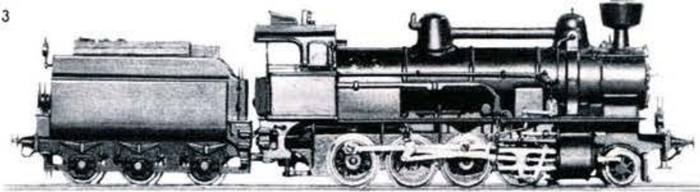


1

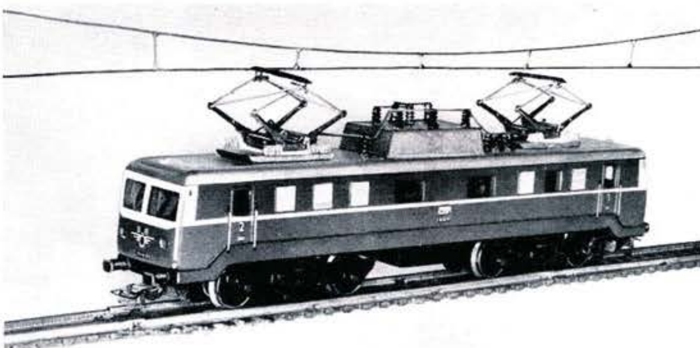


2

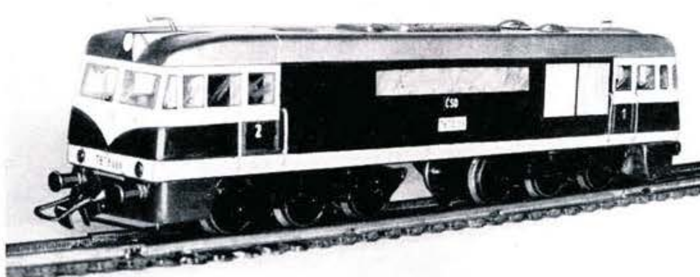
3



4



5



Bilder 1 und 2 Wieder einmal wurde nach unseren Bauplänen das Empfangsgebäude „Waldheim" (Heft 10/54) und das Stellwerk „Waldheim" (Heft 11/58) nachgebaut. Der Bastler ist Herr Günter Braun aus Berlin.

Fotos: M. Gerlach, Berlin

Bild 3 Unser Leser Theo Graf aus Plauen baute dieses H0-Modell der tschechoslowakischen Güterzuglok der Baureihe 434.0.

Foto: G. Illner, Leipzig

Bild 4 In der Nenngröße H0 bastelte Herr Klaus Winkelmann, Zwickau, das Modell der elektrischen Lokomotive der Baureihe 1010 der ÖBB.

Bild 5 Der 13jährige Horst Winkelmann wollte seinem Bruder nicht nachstehen und baute in der Nenngröße H0 das Modell der tschechoslowakischen Diesellokomotive der Baureihe T 678.0.

Fotos: Winkelmann, Zwickau

